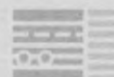




Transports Canada Transport Canada

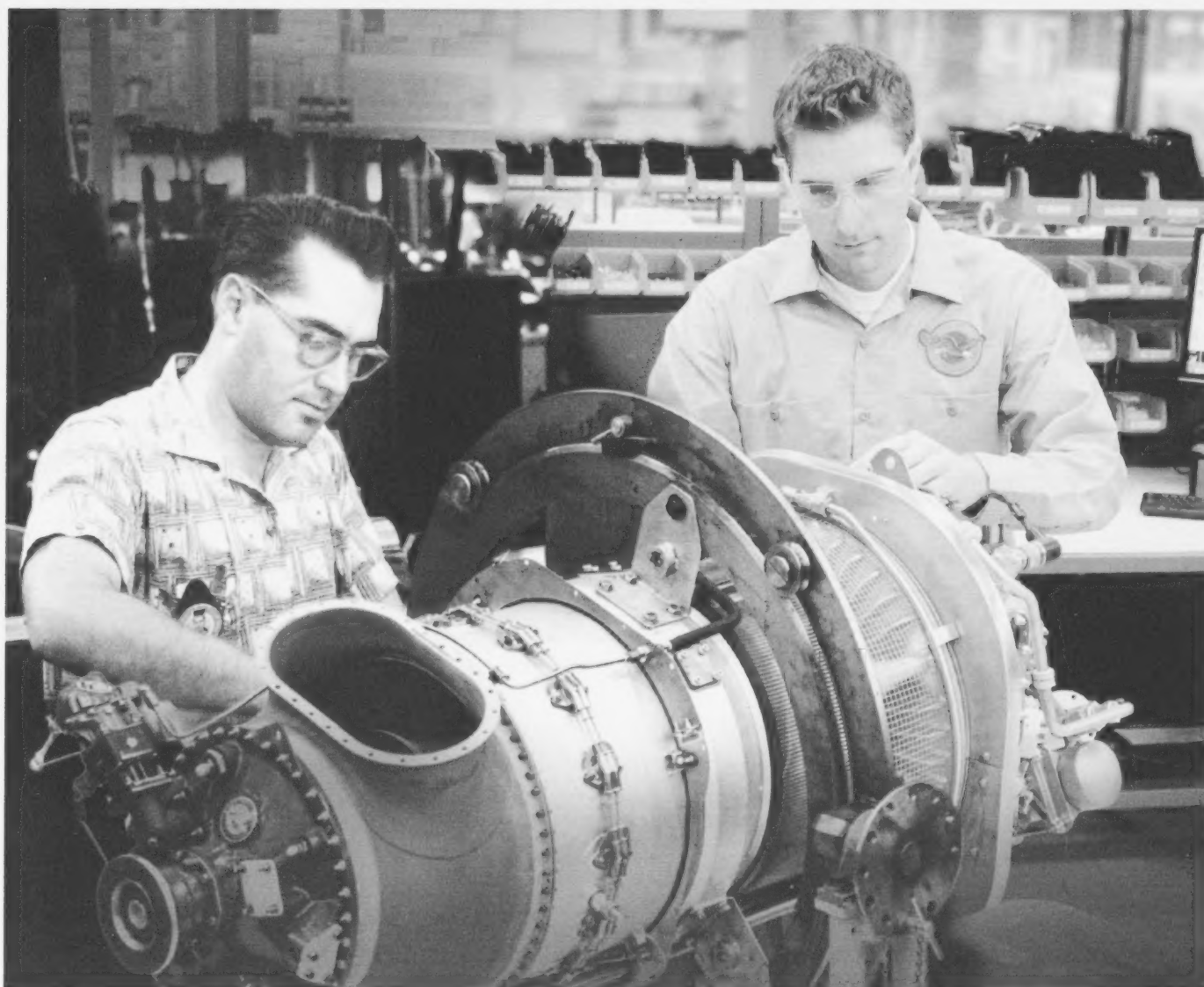


Numéro 4/2013

Feedback

TP 6980F
(4/2013)

Rapports de difficultés en service de l'aviation canadienne



Reproduit avec la permission de Pratt & Whitney Canada.

TC-1005290



Canada

TABLE DES MATIÈRES

Prenez garde	1
Aéronefs	2
Moteurs	11
Giravions	14
Échos du hangar	17
Consignes de navigabilité (CN) relatives aux équipements	19
Bulletins spéciaux d'information de la navigabilité aérienne (SAIB)	20
Rapports de difficultés en service (RDS)	21

Le 50^e anniversaire du turbomoteur PT6 de Pratt & Whitney Canada

L'illustration de la page de couverture de cette édition de *Feedback* a été choisie pour célébrer le cinquantième anniversaire du turbomoteur PT6 construit par Pratt & Whitney Canada.

Le PT6 est un moteur emblématique et un modèle de fiabilité. Incroyable mais vrai, au total 52 300 turbomoteurs PT6 ont été construits et, de ce nombre, plus de 27 000 sont encore en service. Au dernier dénombrement, la gamme des turbomoteurs PT6 comprend 90 modèles différents qui propulsent 140 différentes plates-formes. Ces moteurs ont accumulé plus de 390 millions d'heures de vol effectuées par plus de 7180 exploitants : une tendance qui ne montre aucun signe de ralentissement. Une des caractéristiques les plus surprenantes de ce moteur est la qualité persistante de ce concept simple et fiable. Même 50 ans après sa mise en service, de nouveaux modèles continuent d'être développés. Il n'y a aucun doute qu'à l'avenir, on célébrera encore de nombreux autres anniversaires importants pour ce moteur.

Feedback est une publication trimestrielle de la Division du maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada, qui informe le milieu aéronautique des problèmes quotidiens déclarés qui ont des conséquences sur la navigabilité des aéronefs au Canada.

Nous encourageons les lecteurs à reproduire le contenu de la publication originale, pourvu que pleine reconnaissance soit accordée au magazine *Feedback* de Transports Canada. Nous les prions d'envoyer une copie de tout article reproduit au rédacteur.

Pour obtenir des renseignements concernant la détention d'un droit d'auteur et les restrictions à la reproduction d'articles, veuillez faire parvenir votre correspondance à l'adresse suivante :

Jérémie Laviolette, rédacteur

Feedback

Transports Canada (AARDG)

Place de Ville, Tour C

Ottawa (Ontario) K1A 0N8

Courriel : jeremie.laviolette@tc.gc.ca

Tél. : 613-952-4360

Téléc. : 613-996-9178

Pour visionner *Feedback* en ligne ou pour la recevoir par courriel, veuillez visiter :

www.tc.gc.ca/magazine-feedback

Les articles publiés dans *Feedback* sont tirés de rapports de difficultés en service (RDS) soumis par des techniciens d'entretien d'aéronefs (TEA), des propriétaires, des exploitants et d'autres sources, conformément à la sous-partie 521 du Règlement de l'aviation canadien (RAC).

Les RDS sont habituellement publiés textuellement. Transports Canada n'assume aucune responsabilité concernant l'exactitude ou le contenu de ces rapports. Seules les erreurs d'ordre orthographique sont corrigées; le contenu peut être abrégé et les renseignements personnels supprimés.

Tout défaut ou événement doit être signalé à Transports Canada par l'entremise du Programme de rapports de difficultés en service. Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur ce programme ou au sujet d'un article du magazine *Feedback*, veuillez communiquer avec le Centre de Transports Canada le plus proche.

Pour toutes demandes de renseignements techniques concernant les articles de ce magazine, s'il vous plaît veuillez adresser votre correspondance à CAIWEBFeedback@tc.gc.ca.

Feedback is also available in English.

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports (2013).

ISSN 1925-8437 (En ligne)

TP 6980F

(04/2013)

TC-1005290

PRENEZ GARDE

Boeing, 737-8Q8

RDS n° 20130123003

Opérations par temps froid

Alors que l'aéronef franchissait 10 000 pieds en montée, l'équipage a constaté qu'il y avait d'importantes variations de la pressurisation et que la vanne de régulation échappement ne répondait plus aux commandes. Pendant la descente visant à corriger le problème, la vanne s'est ouverte complètement et l'aéronef s'est rapidement dépressurisé. L'équipage a accéléré la descente et les masques à oxygène pour l'équipage et les passagers se sont déployés. L'aéronef a fait demi-tour vers son point d'origine et a atterri sans autre problème. Aucun blessé parmi les membres de l'équipage ou les passagers a été signalé.

Le service de maintenance a inspecté l'aéronef dès son retour et a immédiatement constaté qu'il y avait une grande quantité de glace à l'intérieur et autour de la vanne de régulation échappement. La glace aurait restreint les mouvements et la capacité de commander la vanne. De la glace autour des orifices de purge et de la béquille arrière à également été découvert. Une inspection plus poussée a révélé qu'un raccord d'eau potable à quatre voies s'était ouvert dans la partie arrière de l'aéronef et que de l'eau avait ainsi été vaporisée directement sur la vanne de régulation échappement à partir de l'intérieur de l'aéronef. Voir la photographie ci-jointe.

Le raccord d'eau potable a été de nouveau fixé pour s'assurer qu'il était correctement installé, toutes les accumulations de glace et autres obstructions ont été enlevées, ce qui a permis de remettre l'aéronef en état de service.

Commentaires de Transports Canada :

Selon la déclaration de l'exploitant, l'ouverture du raccord à quatre voies aurait été provoquée par le gel d'une conduite d'eau. Après avoir examiné cette défaillance, on a découvert que la firme Boeing avait publié à ce sujet l'article de FLEET TEAM 737NG FTD-38-07001.

En résumé, dans cet article Boeing conseille aux exploitants de faire preuve de vigilance pendant les opérations de manutention au sol par temps froid en ce qui a trait à la pièce de réf. AMM 12-33-01/02 pour prévenir un tel incident. Il est également mentionné que le bulletin de service 737-38-1057 de Boeing est disponible pour l'ajout d'une enveloppe, de purgeurs et de réchauffeurs au raccord à quatre voies, ainsi que le remplacement de diverses conduites rigides par des tuyaux flexibles chauffés ou non chauffés. ✱



Accumulation de glace à l'intérieur et autour de la vanne de régulation échappement d'un Boeing 737.

Surchauffe du panneau de commande du radiogoniomètre

RDS présenté :

Pendant le vol de croisière, l'équipage de conduite a signalé de la fumée qui s'échappait du panneau de commande du radiogoniomètre (ADF) n° 2. Le disjoncteur de l'ADF n° 2 a été déclenché, mais de la fumée a continué de s'échapper du panneau. Le panneau a été retiré et déconnecté, et la fumée a cessé de s'échapper.

Le panneau de l'ADF a été envoyé à un atelier de réparation approuvé, aux fins d'enquête.

Un nouveau panneau de l'ADF en bon état de service a été installé, ce qui a permis de remettre l'aéronef en service.

Commentaires de Transports Canada :

Un atelier de révision agréé a procédé à une enquête approfondie qui a permis de tirer la conclusion suivante :

« On n'a pu établir la cause fondamentale de la surchauffe, mais il pourrait s'agir d'un court circuit entre la masse et les signaux des feux de transfert de +28 V c.c. se trouvant :

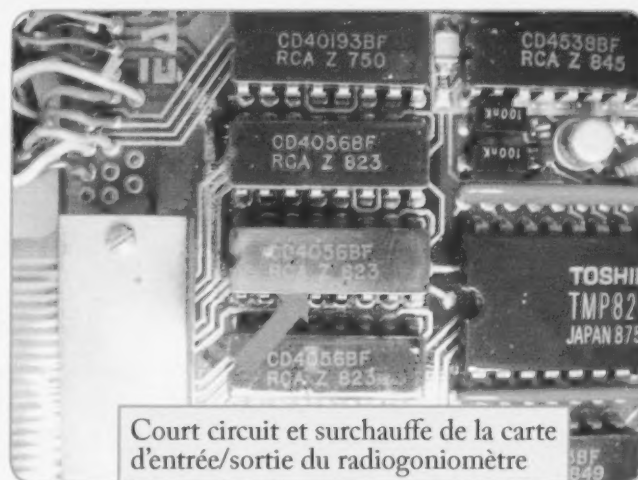
- aux voyants verts DS3 ou DS4 (potentiellement causé par une infiltration d'eau)*

ou

- sur la carte d'E/S, entre la masse et les rails des feux de transfert de +28 V c.c., près du connecteur P1 (potentiellement causé par un corps étranger, des débris ou de la pollution). »*

Il importe de souligner que les deux scénarios de cette conclusion mentionnent des dommages potentiellement causés par des corps étrangers (FOD).

À titre de spécialistes de la maintenance des aéronefs à moteur à pistons non pressurisés comme des gros aéronefs à réaction commerciaux, la propreté de nos aéronefs exempts de tous débris de dommages potentiels ou de FOD est critique pour leur bon fonctionnement. ✱



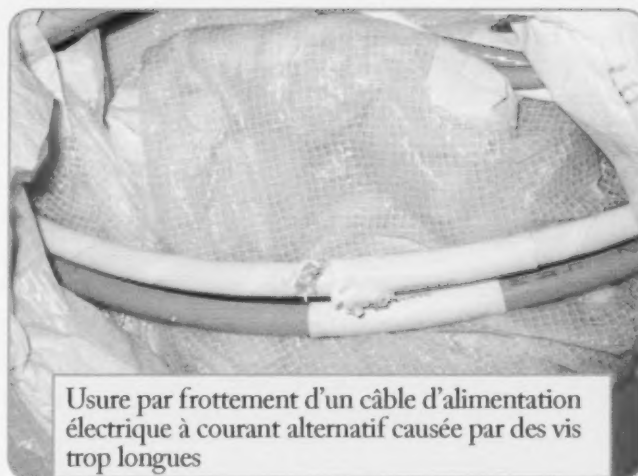
Court circuit et surchauffe de la carte d'entrée/sortie du radiogoniomètre

Câble d'alimentation électrique à courant alternatif (c.a.)

RDS présenté :

Peu avant la mise en service opérationnel de l'appareil, un atelier de finition intérieure situé à l'étranger avait procédé à la finition intérieure du compartiment à bagages, laquelle comprenait l'ajout d'une lisse supérieure pour supporter les panneaux de plafond. Il a été subséquemment découvert que les vis et les boulons utilisés pour l'installation de la lisse étaient trop longs et qu'ils frottaient contre le câble d'alimentation électrique de l'alternateur n° 1. Ce câble passe au-dessus des panneaux dans une zone inaccessible que l'installateur ne pouvait pas voir lors de l'installation des vis inappropriées.

Peu après, il a été découvert que ces vis avaient endommagé le revêtement isolant du câble d'alimentation et possiblement le conducteur du câble. Le titulaire du document d'approbation de conception publiera prochainement une instruction technique de réparation pour corriger le problème.



Usure par frottement d'un câble d'alimentation électrique à courant alternatif causée par des vis trop longues

Commentaires de Transports Canada :

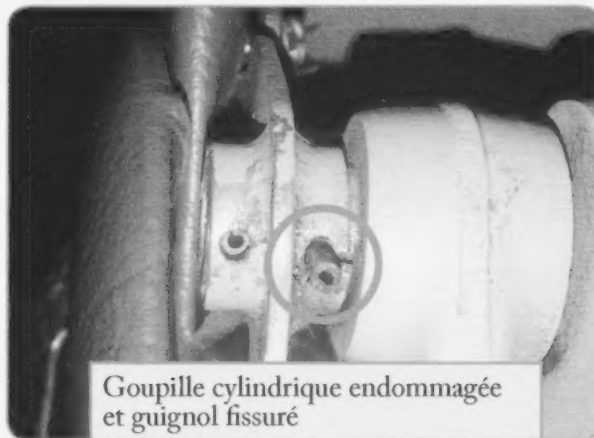
Le défaut susmentionné, qui aurait pu causer d'importants problèmes en vol, était entièrement évitable.

Le personnel devrait très bien connaître les zones sur lesquelles il travaille, surtout lorsqu'il s'agit de perforer des compartiments cachés. Il est essentiel de n'utiliser que des vis et autres pièces de fixation appropriées à l'installation prévue. ✖

Guignols de siège pilote fissurés

RDS présenté :

Il y a été découvert que les guignols étaient fissurés au niveau où ils se connectent à la zone soudée du renvoi d'angle, des côtés gauche et droit. Les goupilles cylindriques qui retiennent le guignol du côté gauche s'étaient partiellement cisaillées, ce qui avait transféré la charge sur deux des quatre trous et avait apparemment causé l'élargissement des fissures. Les guignols situés du côté droit étaient moins endommagés, et les goupilles étaient intactes de ce côté. Une défaillance complète des guignols ou des goupilles de fixation aurait pu faire que le dossier du siège s'incline entièrement sans avertissement.



Goupille cylindrique endommagée et guignol fissuré

Commentaires de Transports Canada :

On omet parfois d'inspecter les sièges d'un aéronef ou on n'y apporte pas autant d'attention qu'à d'autres composants de l'aéronef. Il ne faut pourtant pas oublier qu'il s'agit d'un article de navigabilité aussi essentiel que tous les autres composants installés. En effet, la défaillance d'un dossier de siège ou de son dispositif de verrouillage au cours d'une phase critique du vol, comme le cabrage au décollage, pourrait avoir des conséquences catastrophiques. ✖

Ferrure de hauban de voileure supérieure fissurée

RDS présenté :

Au cours d'une inspection périodique de la voileure, on a découvert une importante fissure dans la partie arrière d'une ferrure de hauban de voileure supérieure. La poursuite de l'inspection a permis d'établir que la fissure située au niveau de l'oreille de la ferrure n'avait laissé que 6,35 mm (¼ pouce) de matériau intact.

L'intervalle d'inspection par courants de Foucault de la voileure est aux 10 000 heures. Il restait encore quelque 4333 heures à écouler à cet intervalle.

Commentaires de Transports Canada :

La firme Cessna a examiné la ferrure de hauban de voileure supérieure droite arrière, référence 2621008-202, et a déterminé que le mode de défaillance était la fatigue mégacyclique.

Heureusement, les ailes du Cessna 208 sont retenues à l'aide d'haubans externes redondants (deux arbres et deux ferrures). Cette marge de robustesse supplémentaire, intégrée à la définition de type, garantit une marge de sécurité.

La firme Cessna prévoit prendre une mesure corrective et procédera à des essais cycliques supplémentaires des haubans d'aile pour vérifier si l'intervalle d'inspection présentement prévu au chapitre 4 du manuel de maintenance du modèle 208 est adéquat. Cessna est également d'avis que pour tout appareil exploité sur flotteurs, on devrait appliquer les intervalles d'inspection pour conditions difficiles plutôt que les intervalles typiques. Le manuel de maintenance de Cessna sera révisé en conséquence. ✖



Une ferrure de hauban de voileure supérieure fissurée

Fissure dans la jante du train principal

RDS présenté :

Dans le cadre d'une procédure de révision périodique en atelier, une fissure longue de 1,778 cm (0,700 pouce) sur la demi roue extérieure a été trouvée. Une inspection par courants de Foucault haute fréquence (HFEC) a été effectuée pour trouver cette fissure. Cette fissure avait pris naissance sur la surface de contact entre le rayon et le trou de boulon.

Commentaires de Transports Canada :

Cette fissure a été découverte au moyen de la technique utilisant les HFEC. L'Aviation civile de Transport Canada met l'accent sur l'importance des inspections visuelles minutieuses dans le cadre de toutes les vérifications extérieures quotidiennes et d'entretien de tout matériel en rapport avec le train. ✖



Jante de la demi roue fissurée

Délamination du tuyau flexible antigivrage du bec de bord d'attaque

RDS présenté :

Pendant le vol de croisière, l'équipage a remarqué que le bec de bord d'attaque intérieur de l'aile gauche ne détachait pas la glace lorsque le circuit antigivrage était sélectionné. Lors d'une inspection de maintenance, le tuyau flexible antigivrage du bec intérieur gauche a été retiré et il a été découvert que celle-ci était délamинée à plusieurs endroits de son revêtement interne.

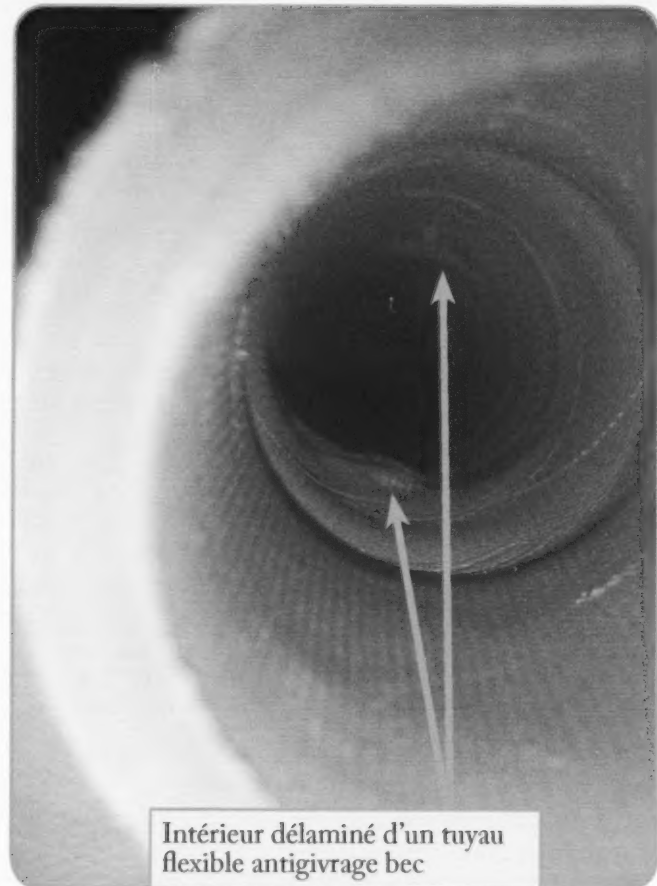
Le tuyau a été remplacé, ce qui a permis de remettre l'aéronef en état de service.

Commentaires de Transports Canada :

Comme l'a expliqué l'exploitant, les 3 autres tuyaux flexibles du bec ont été inspectés et 2 d'entre eux présentaient une légère délamination du revêtement interne.

Les quatre tuyaux d'antigivrage bec ont été envoyés aux experts techniques spécialisés en matière de maintien de la navigabilité de Dassault (Falcon). Grâce à leurs efforts d'enquête, ils en sont venus à la conclusion qu'en raison de la torsion ayant pu être exercée sur le tuyau lors de l'installation, il se pouvait qu'il y ait eu accumulation de chaleur et délamination. En raison de cette possibilité, toutes les procédures d'installation visées du manuel de maintenance de l'aéronef ont été revues.

De plus, la limite de navigabilité à périodicité fixe a été réduite en la faisant passer de 700 à 400 heures pour ce tuyau antigivrage.



Intérieur délamинé d'un tuyau flexible antigivrage bec

Défaillance du boudin de dégivrage de la gouverne de profondeur

RDS présenté :

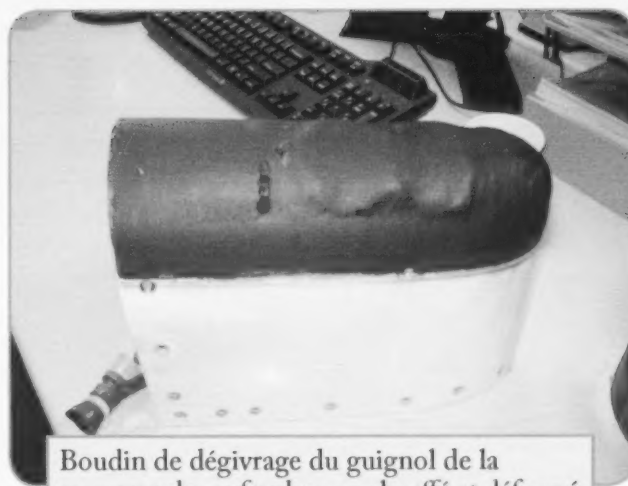
Le guignol gauche de la gouverne de profondeur a subi une défaillance en vol (« voyant de panne ambre » sur le panneau des boutons poussoirs à voyant).

En retirant le guignol gauche défectueux de la gouverne de profondeur, le spécialiste de la maintenance a remarqué que le boudin de dégivrage lui-même était déformé en raison de la chaleur excessive. Il a également remarqué un trou allongé sur le boudin de dégivrage, et il est soupçonné qu'il s'agit de l'endroit où il y a eu court circuit, ce qui aurait provoqué la surchauffe.

Le carénage en fibre de verre a été perforé par brûlure et il devait être remplacé et un boudin de dégivrage neuf devait être installé.

Commentaires de Transports Canada :

L'enquête de maintenance approfondie a permis de saisir exactement ce qu'indiquait le voyant de panne ambre. ✖



Boudin de dégivrage du guignol de la gouverne de profondeur surchauffé et déformé

Défaillance de la gaine en té de prélèvement d'air

RDS présenté :

Dans le cadre d'une tâche d'inspection de maintenance périodique, une fissure dans la gaine en té de prélèvement d'air du moteur se trouvant sous le prérefroidisseur, sur le mât de droite, a été découverte.

La gaine en té a été remplacée, ce qui a permis de remettre l'aéronef en état de service.

Commentaires de Transports Canada :

Il s'agirait du deuxième rapport de difficulté en service (RDS) effectué par l'exploitant au cours de la dernière année concernant ce type de défaillance de la gaine en té.

Le titulaire de certificat de type responsable de cet aéronef a été avisé, et Transports Canada, Aviation civile avise tous les propriétaires, exploitants et responsables de la maintenance d'Embraer 170 de porter une attention particulière à cette région et à la gaine. ✖



Gaine en té de prélèvement d'air du moteur fissurée

Voyant poussoir d'essai défectueux

RDS présenté :

En circulant au sol en prévision d'un décollage, l'équipage a remarqué un avertissement d'incendie moteur gauche. Les deux moteurs ont été coupés et les passagers ont été débarqués de l'aéronef.

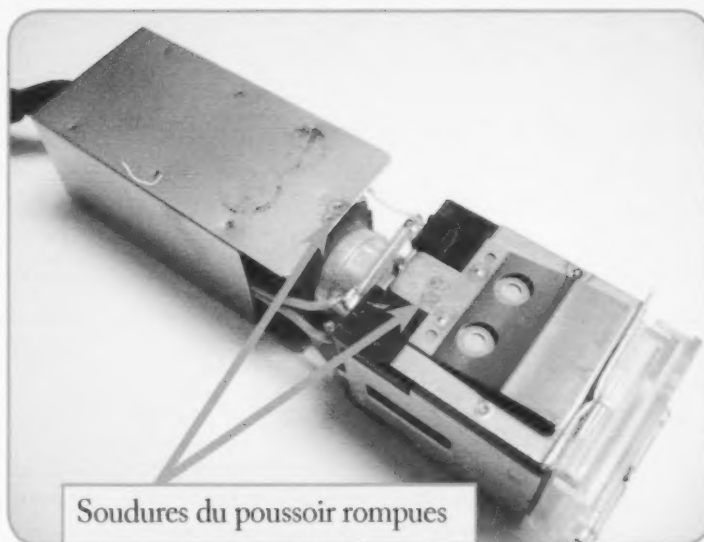
Comme l'a signalé le spécialiste de la maintenance, la défectuosité se trouvait au niveau du poussoir de la bouteille extincteur gauche, lequel poussoir sert également de voyant.

Ce poussoir est monté à l'intérieur d'un boîtier en métal, et les soudures le maintenant dans ce boîtier s'étaient rompues et l'avaient laissé se déplacer à l'intérieur de ce dernier, en raison de vibrations normales, ce qui avait donné lieu à la mise à la masse des fils du poussoir par le boîtier, au faux avertissement d'incendie et à la nécessité que l'équipage de conduite coupe les deux moteurs et évacue les passagers.

Le poussoir a été remplacé ce qui a permis de remettre l'aéronef en état de service.

Commentaires de Transports Canada :

Une défaillance d'avertissement comme celle-ci peut être aussi grave qu'une vraie défaillance due à un incendie moteur. ✖



Soudures du poussoir rompues

Fissures dans des composants de train principal

RDS présenté :

Dans le cadre d'une inspection aux 5 ans du train principal, le technicien en essais non destructifs (END) a trouvé des fissures dans le support de verrouillage haut (Vue A) et dans le boulon à œil de la contrefiche (Vue B).

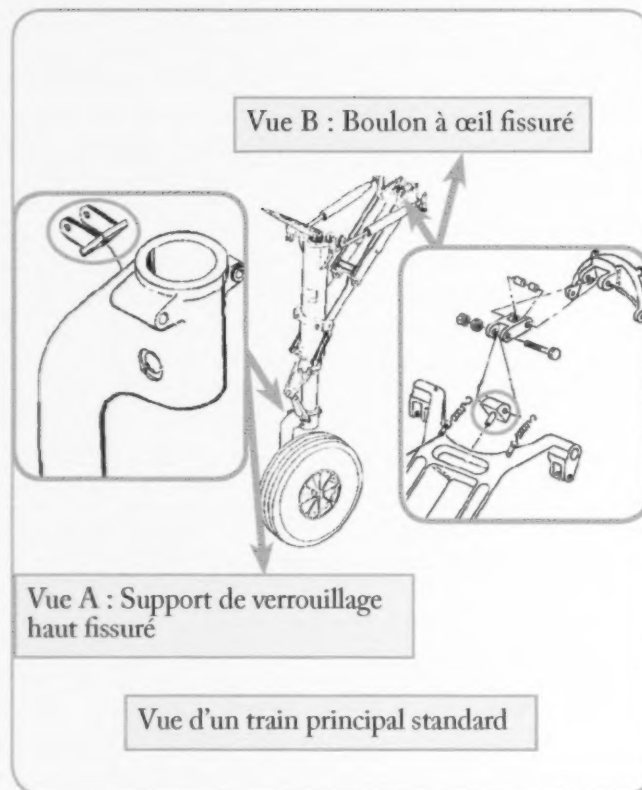
Les pièces défectueuses ont été remplacé et le train principal à été remis en service en vue de sa réinstallation sur l'aéronef.

Commentaires de Transports Canada :

Le programme d'inspection et de maintenance du constructeur n'oblige pas les END des articles défectueux de ce train lors de son inspection aux 5 ans, et c'est grâce à l'initiative proactive du spécialiste de la maintenance que ces fissures ont été trouvées.

Comme l'a mentionné le spécialiste de la maintenance, on croit que même dans le cas d'une défaillance totale du boulon à œil et du support de verrouillage haut, en raison de la redondance de la conception, le train aurait fonctionné en toute sécurité, même si on peut y trouver des anomalies opérationnelles.

Transports Canada, Aviation civile informe tous les propriétaires, exploitants et spécialistes de la maintenance de cet état possible du train principal. ✖



Buses d'antigivrage du pare-brise endommagées par la chaleur

RDS présenté :

L'équipage de conduite a signalé qu'un voyant principal d'avertissement de surchauffe de fenêtre s'est allumé pendant le vol de croisière à 40 000 pieds alors que la température extérieure ambiante était de -55 degrés C.

Le service de maintenance a recherché la cause de l'anomalie et a découvert que la soupape de modulation d'air dynamique du pare-brise avait subi une défaillance interne (l'arbre d'entrée s'était séparé des soufflets internes). La soupape en question a été remplacé et l'essai de fonctionnement a révélé que le système était de nouveau en bon état de service.



Gaines de buses d'antigivrage du pare-brise endommagées par la chaleur

La défaillance de la soupape de modulation d'air dynamique du pare-brise a entraîné des dommages considérables aux gaines des buses d'antigivrage pare-brise gauche et droite.

Les gaines gauche et droite ont été retiré pour les réparer et les pare-brises ont été inspecté à la recherche de fissures.

Commentaires de Transports Canada :

Toute forme de dommage thermique d'une buse d'antigivrage du pare-brise est une indication d'une défaillance du système de prérefroidissement ou d'un détecteur de surchauffe. ✖

Défaillance d'une jante de roue du train principal

RDS présenté :

L'équipage de conduite a signalé la défaillance d'un pneu survenu pendant le roulage à l'atterrissage. L'entretien du pneu avait été fait le jour précédent et aucune anomalie avait été signalée. La jante extérieure de la roue n° 3 du train principal était lourdement endommagée et présentait une fissure qui partait du rebord de la jante pour parcourir près de la moitié de la circonférence de la jante.

L'aéronef a été inspecté à la recherche de dommages causés par des corps étrangers, la roue en question a été remplacé et l'aéronef a été remis en service.



Jante de roue lourdement endommagée

Commentaires de Transports Canada :

La discussion avec l'exploitant a permis de confirmer qu'à chaque fois que l'on remplace un pneu, il faut procéder à un contrôle par courants de Foucault des demi-jantes au niveau du rayon du socle de rétention. Document de référence : manuel d'entretien aéronef (AMM) 32-42-00 de Learjet. ✖

Ferrure de fixation de la trappe du train principal

RDS présenté :

Au décollage, pendant le roulage au départ, l'équipe d'entretien a avisé l'équipage de conduite que la trappe gauche du train principal claquait au vent. Juste avant, un Sikorsky S-92 était en marche très près de l'aéronef, provoquant un violent balancement de ce dernier. Il est soupçonné que la déflexion vers le bas provoquée par l'hélicoptère ait provoqué le fissurage de la ferrure de la trappe du train, car aucune saleté n'indiquait la présence d'une fissure préexistante.

La ferrure a été remplacé et l'aéronef a été remis en service.

Commentaires de Transports Canada :

Comme l'indique le catalogue illustré de pièces 52-80-11, la fixation de la tige à la trappe du train s'effectue au moyen d'un boulon, d'une rondelle, d'une bague flottante et d'un écrou crénelé muni d'une goupille fendue. La bague flottante garantit l'absence d'un effet de serrage ou de pincement sur la ferrure de fixation de la trappe du train principal lors du serrage de l'écrou.

L'installation adéquate de cette fixation est critique pour garantir l'intégrité des ferrures.

Il est également essentiel de souligner qu'après toute forme de manœuvre préjudiciable d'un aéronef, dans les airs ou au sol, une inspection de maintenance spécifique soit faite pour empêcher les scénarios comme celui décrit dans le présent article. ✱



Rupture de la ferrure de fixation de la trappe du train principal

MOTEURS

Garrett, TPE331-11U

RDS n° 20120924006

Panne moteur causée par un pignon intermédiaire révisé

RDS présenté :

On a signalé dans un rapport de maintenance que le moteur droit d'un aéronef avait subi une extinction à quelque 40 milles de la piste. L'atterrissage s'est toutefois déroulé sans incident. Le diagnostic de défaillance a révélé une défaillance de l'entraînement interne de la pompe carburant du moteur.

Commentaires de Transports Canada :

L'arrêt du moteur a été causé par une perte d'entraînement de la pompe carburant et du régulateur carburant, elle-même causée par un coussinet de pignon intermédiaire qui est sorti de son logement, ce qui a permis au pignon de migrer hors de sa position et de perdre ainsi tout contact avec les autres engrenages du système. Au cours de son historique de service, le composant en question avait été révisé et le coussinet avait été remplacé sans doute à plusieurs reprises. On ignore combien de fois cette procédure a été appliquée sur le composant en question, car puisqu'il ne s'agit pas d'une pièce identifiée par un numéro de série, elle n'a pas fait l'objet d'un suivi.

À mesure que les moteurs et les cellules des aéronefs vieillissent, les spécialistes de la maintenance et de la révision doivent être particulièrement vigilants pour trouver toute usure inhabituelle que les fabricants n'auraient pas pu prévoir au moment de la conception du produit. Toutes les personnes liées à l'industrie de l'aviation sont et demeureront préoccupées par les grands défis posés par les aéronefs vieillissants. ✂



Logement de pignon intermédiaire perforé de multiple trous de goupille de sécurité



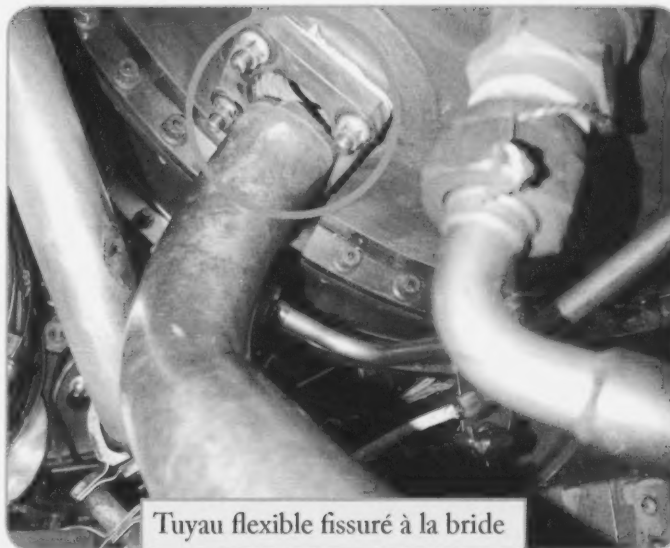
Vue du pignon intermédiaire déplacé

Gaine de prélèvement d'air fissurée

RDS présenté :

Lors d'essais au sol d'un moteur visant à vérifier l'équilibrage dynamique non planifié d'une hélice, le tuyau flexible de prélèvement d'air p3 du moteur droit s'est fissuré à la bride et s'est détaché du carter du moteur, ce qui a donné lieu à des températures anormales des gaz d'échappement, à une perte de puissance et à une panne du circuit de pressurisation (seulement de l'alimentation du moteur droit) ainsi que du circuit d'antigivrage de l'entrée d'air moteur.

Le tuyau flexible s'est desserré et s'est usé par frottement contre le conduit de pulvérisation de l'extincteur du moteur droit en provoquant la défektivité. L'air chaud provenant de la bride endommagée a brûlé des fils électriques, ce qui a provoqué une panne de l'ordinateur du moteur droit, une fluctuation de l'indication de la température et la fonte des joints du capotage du moteur dans la zone 1.



Tuyau flexible fissuré à la bride

Commentaires de Transports Canada :

*Il existe un bulletin de service ultérieur sur cette gaine (référence 13711543L401) qui traite de ce problème. (Bulletin de service 21-JM 7797)**

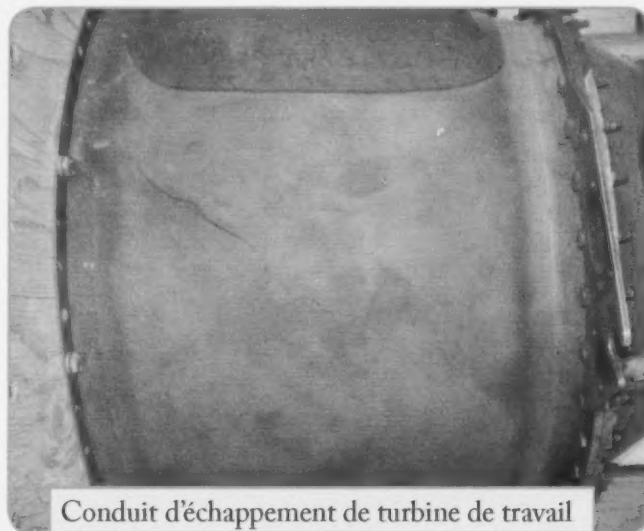
Conduit d'échappement de turbine de travail fissuré

RDS présenté :

Dans le cadre d'une inspection de routine, une fissure a été découverte sur le conduit d'échappement de la turbine de travail entre les brides « b » et « c ».

Commentaires de Transports Canada :

*Le fait que cette fissure a été découverte lors d'une inspection de routine laisse croire que la fissure a pris naissance et s'est propagée très rapidement. Ce cas met en évidence l'importance d'effectuer avec minutie même les inspections les plus routinières. Félicitations au technicien qui a découvert cette fissure situé sur la partie supérieure du moteur d'un aéronef DHC-6. Ce n'est pas l'endroit le plus facile pour accéder!**



Conduit d'échappement de turbine de travail

Clapet antiretour P2.8 défectueux

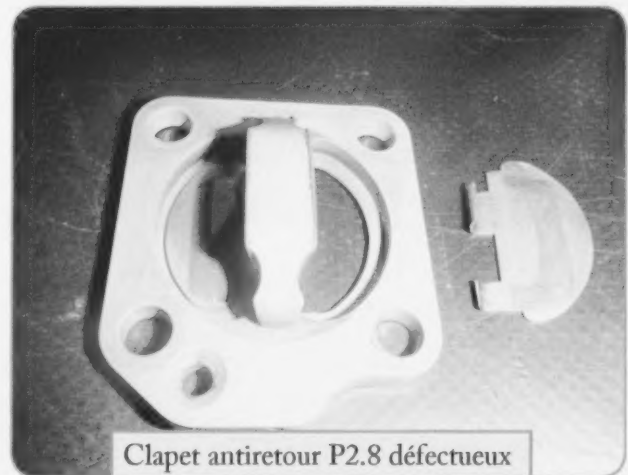
RDS présenté :

Dans le cadre d'une inspection aux 50 heures d'un Augusta AW139, une pièce du clapet antiretour P2.8 a été trouvée dans le compartiment moteur du moteur n° 2.

Le clapet à battant date d'après le bulletin de service 41042 de Pratt & Whitney. Il avait été introduit à la suite d'un problème similaire avec des clapets datant d'avant ce bulletin de service.

Commentaires de Transports Canada :

Le bulletin de service 41042 avait introduit un clapet antiretour plus robuste muni de charnières et d'une surface de contact améliorées pour le papillon. Il est évident qu'il existe tout de même un risque de mauvais fonctionnement du clapet (en raison du milieu hostile dans lequel il se trouve). Transports Canada, Aviation civile recommande que les spécialistes de la maintenance inspectent cette surface conformément aux directives de maintenance et chaque fois qu'ils peuvent y accéder. ✱



Clapet antiretour P2.8 défectueux

Odeur dans la cabine causée par l'ingestion de glycol

RDS présenté :

Pendant la descente, l'équipage de conduite a senti une forte odeur de plastique brûlé à l'intérieur du poste de pilotage. L'équipage a déclaré une situation d'urgence et a enfilé les masques à oxygène. Il a ensuite coupé certains circuits électriques et de prélèvement d'air moteur. Après quelques minutes, l'odeur a disparu et l'aéronef s'est posé sans autre incident. Une équipe de maintenance a été dépêchée au poste éloigné et elle a déterminé que la source de la contamination était située au niveau du circuit de prélèvement d'air n° 1. L'aéronef a été convoyé jusqu'à la base de maintenance en laissant le circuit en cause fermé. Les activités de dépannage additionnelles ont révélé la présence de traces de contamination par le glycol à l'intérieur de la chambre de tranquillisation du carter compresseur intermédiaire, de même qu'un fragment non identifié dans le drain du carter. Le drain a été nettoyé, le moteur mis en marche, le système de conditionnement d'air a été vérifié et une vérification en vol a été faite avant de remettre l'aéronef en service.



Procédure d'antigivrage d'un aéronef Dash-8

Photo prise par le photographe Chris Schock

Commentaires de Transports Canada :

Avec le retour de la saison de dégivrage, nous tenons à rappeler aux équipages l'importance de bien suivre les procédures de dégivrage et d'antigivrage recommandées pour leurs appareils. On rappelle également au personnel au sol d'être prudent pendant ces opérations et d'éviter de vaporiser des liquides de dégivrage/antigivrage à l'intérieur des entrées d'air des moteurs des aéronefs. Les constructeurs aéronautiques publient des procédures visant les opérations de dégivrage et d'antigivrage de leurs appareils. ✱

GIRAVIONS

Aerospatiale, AS350 B2

RDS n° 20121207004

Usure par frottement de l'Aérofiltre

RDS présenté :

Dans le cadre d'une inspection « T » sur un AS350 B2 muni d'un FDC/Aérofiltre, une fissure dans la fibre de verre a été découverte. La fibre de verre était usée sur la bride arrière, à l'endroit où le boîtier supérieur portant la référence (réf.) 1350A3-1 entre en contact avec le boîtier inférieur portant la réf. 1350A4-3. Le boîtier inférieur a causé des dommages d'usure par frottement au boîtier supérieur. Si ces dommages n'avaient pas été découverts, la bride arrière aurait pu s'user complètement et être ingérée par le moteur.

Commentaires de Transports Canada :

On avise les spécialistes de la maintenance ayant mis en oeuvre ce CTS de faire attention à cette région lors d'une installation et d'une inspection. ✱



Usure par frottement des boîtiers supérieur et inférieur

Aerospatiale, AS350 B3

RDS n° 20130510004

Fonctionnement intermittent du potentiomètre du collectif

RDS présenté :

Dans le cadre d'un vol, juste avant une escale de ravitaillement, le voyant jaune du régulateur s'est allumé, sur le tableau principal des voyants d'avertissement.

Le pilote a atterri sans incident.

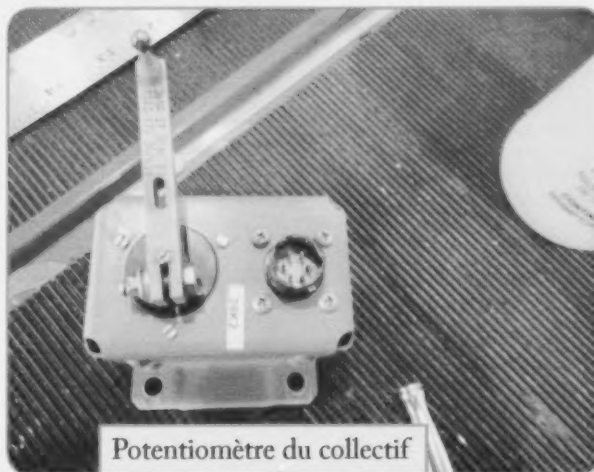
Après discussion avec le pilote concernant le code de défautuosité ainsi que la coupure et le rétablissement de l'alimentation sur l'aéronef, comme il n'y avait aucune indication du voyant jaune du régulateur ni aucune défautuosité, il est retourné à la base.

Au retour à la base, on a examiné le collectif sur le VEMD (écran d'affichage multifonction du moteur du véhicule), et il a présenté un signal constant sur toute sa plage de manoeuvre. Après la première défautuosité, l'appareil a volé environ 3,5 heures sans autre incident.

On a remplacé la pièce après en avoir obtenu une nouvelle.

Commentaires de Transports Canada :

Eurocopter a publié le bulletin de service d'alerte 76.00.18, lequel introduit une modification visant l'élimination du risque de chute du régime rotor en vol. Cette modification nécessitait la remise à neuf du faisceau électrique raccordant le module de commande (DECU) de l'ordinateur du moteur au potentiomètre anticipateur du moteur, pour éliminer toute longueur excédentaire et toute boucle en provenance de ce faisceau électrique. ✱



Potentiomètre du collectif

Usure par frottement du faisceau du tableau de bord

RDS présenté :

Un pilote a signalé avoir senti des impulsions cycliques latérales dans tous les régimes de vol lorsque le pilote automatique était en fonction. D'importantes opérations de dépannage sur une période de 3 semaines à été effectué. La dernière correction du problème a consisté au remplacement du fil C943D22, car celle-ci s'usait par frottement sur la structure de l'aéronef, sous le tableau de bord, du côté gauche. Le fil qui à été remplacé faisait partie du faisceau de fils K-TJ3-4B, lequel faisait partie de la modification des EFL.

Un essai en vol à été effectué ce qui a révélé que le fil était en bon état, ce qui a permis de remettre l'aéronef en service.

Commentaires de Transports Canada :

Anomalie très difficile à repérer. L'exploitant a ajouté qu'il avait inspecté le reste de la flotte sans trouver aucune anomalie similaire. ✱



Usure par frottement du faisceau de fils sous le tableau de bord

Panne de sortie de train

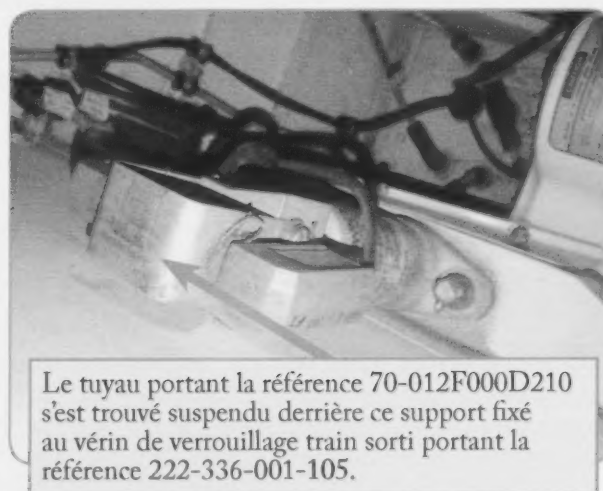
RDS présenté :

Un hélicoptère se trouvait en approche lorsque le pilote a tenté de sortir le train d'atterrissage escamotable sans obtenir d'indication du voyant de signalisation vert relativement au train principal gauche.

Après 5 tentatives au moyen du levier de commande du train principal, le pilote a décidé de tirer sur le levier de sortie de secours du train, mais il n'a obtenu aucun résultat.

Un deuxième passager à bord, qui prenait place dans le siège copilote et qui par hasard était pilote, a pu communiquer par téléphone avec du personnel de maintenance. Alors que l'hélicoptère était en vol stationnaire, le passager a réussi à sortir de l'appareil, en quittant le siège copilote, et à repérer un vérin de levage. Alors que le train avant et le train principal droit étaient complètement sortis et verrouillés, le pilote a réussi à poser les deux roues sur l'aire de trafic avec moteur, pendant que le passager réussissait à placer le vérin de levage sous le point de levage arrière gauche, alors que le pilote s'efforçait de ne pas appuyer tout le poids de l'hélicoptère sur les trains.

Une fois le vérin de levage en place, le pilote est parvenu à poser l'hélicoptère sur les deux trains sortis et sur le vérin, puis il a réussi à procéder à un arrêt complet de l'hélicoptère.



Le tuyau portant la référence 70-012F000D210 s'est trouvé suspendu derrière ce support fixé au vérin de verrouillage train sorti portant la référence 222-336-001-105.

Un technicien d'entretien d'aéronef (TEA) est arrivé et a établi que le tuyau de frein de la roue gauche portant la référence (réf.) 70-012F000D210 était suspendu au vérin de verrouillage train sorti portant la réf. 222-336-001-105 et empêchait la sortie du train gauche. Le TEA a réussi à libérer le tuyau de frein et à sortir le train gauche.

L'exploitant a pris les mesures correctives suivantes pour éviter qu'une telle situation ne se reproduise :

Les tuyaux de frein gauche et droit ont été remplacés et repositionnés pour empêcher toute interférence; une gaine thermorétractable sur le tuyau ainsi que du ruban de protection sur la jambe du train ont été installés, afin d'en prévenir l'usure, et un collier adel avec le tuyau repositionné pour en prévenir l'encrassement futur. Le train a été sorti et rentré plusieurs fois alors que l'hélicoptère se trouvait sur des vérins. L'hélicoptère a été remis en service.



Gaine thermorétractable installée sur le tuyau de frein et ruban de protection installé sur le train principal dans le cadre des mesures correctives.

Collier adel inversé pour permettre un dégagement supplémentaire dans le cadre des mesures correctives

Commentaires de Transports Canada :

Cet incident montre l'importance de l'emplacement et de la fixation appropriée des tuyaux et des colliers dans les circuits d'aéronef essentiels ainsi que la vigilance qu'ils requièrent. Tout manquement à cet égard pourrait entraîner des conséquences catastrophiques. ✖

Eurocopter France, EC130 B4

RDS n° 20110222012

Palier n° 1 et arbre d'entraînement endommagés

RDS présenté :

L'hélicoptère avait été stationné à l'extérieur avec tous les couvercles de protection et appareils de chauffage nécessaires en place. Un blizzard de neige avait soufflé sur la région au cours de la dernière journée avant l'incident. En prévision du premier vol de la journée, l'hélicoptère a été réchauffé près du lieu d'embarquement des passagers. Après ce court vol d'une durée de 30 secondes, le pilote a signalé qu'il semblait y avoir une vibration inhabituelle. Un technicien d'entretien d'aéronefs (TEA) a inspecté l'hélicoptère et a découvert que le palier n° 1 et l'arbre d'entraînement étaient endommagés. L'arbre arrière était entré en contact avec le Fenestron, et cela avait laissé une marque de frottement. Le support de fixation du palier n° 1 était desserré et les trous s'étaient ovalisés. L'hélicoptère a été rentré à l'intérieur d'un hangar afin de retirer le stabilisateur horizontal. L'inspection a révélé que la cloison située sous le palier n° 1 présentait une fissure d'environ 15,24 cm (6 pouces) de longueur. Des indices laissaient croire que de l'eau se serait infiltrée à l'intérieur de l'arbre d'entraînement creux, ce qui aurait provoqué la vibration et les dommages subséquents. Environ 15 ml d'eau en provenance de l'extrémité arrière de l'arbre a été recueillie lorsque la neige a fondu.

Commentaires de Transports Canada :

L'enquête a révélé que de la poudrerie avait effectivement pénétré à l'intérieur de l'arbre d'entraînement, ce qui l'avait déséquilibré et causé les dommages.

Les pilotes et les TEA doivent faire preuve d'une grande vigilance lors de l'inspection prévol de cette zone et prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter que de l'humidité ne pénètre à l'intérieur de l'arbre d'entraînement (p. ex. installation de bouchons, couvercles, etc.). ✖

Défaillance d'un boulon de joint universel de transmission des volets

Au cours d'une opération terrestre de routine d'un aéronef Boeing 737-200, une anomalie a été découverte au niveau de la rentrée des volets qui touchait le panneau du volet extérieur de l'aile droite. Il a été constaté que le panneau du volet extérieur ne pouvait pas rentrer au delà de la position n° 1. Une enquête de maintenance plus poussée a révélé que le boulon de joint universel de transmission des volets n° 7 n'avait pas de contre-écrou, comme on peut le voir sur les figures 1 et 2. Le filetage du boulon s'était cisailé au niveau de la tige, ce qui avait permis au boulon de migrer hors de sa chape. Le boulon défectueux a été remplacé, et une inspection double et un essai de fonctionnement ont été effectués avant de remettre l'aéronef en service.

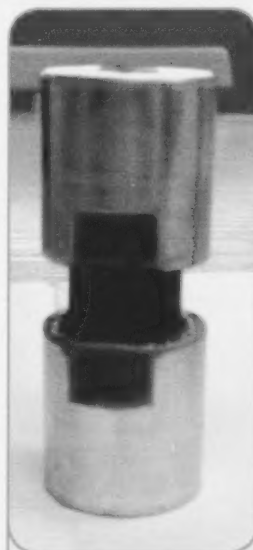
Pendant l'évaluation, l'exploitant a soupçonné que la cause de la défaillance du boulon du joint universel pouvait être de la corrosion sous tension pouvant découler d'un couple de serrage excessif du contre-écrou qui aurait pu être aggravée par les environnements opérationnels antérieurs de l'aéronef. À titre de mesure de précaution supplémentaire, l'exploitant a retiré tous les boulons de joint universel de transmission des volets (quantité 4, référence (réf.) 65-76606-1 et quantité 4, réf. 65-76607-1) pour les soumettre à un contrôle magnétoscopique, ce qui a permis de constater qu'un deuxième boulon présentait une fissure capillaire, comme on peut le voir à la figure 3.

L'exploitant a pris d'autres mesures de précaution dans le cadre d'un programme d'inspection des autres aéronefs Boeing 737 de la flotte à la recherche de possibles défauts de ce genre.

L'exploitant a également pris les trois mesures de sécurité supplémentaires suivantes pour prévenir toute défaillance d'un boulon de joint universel de transmission des volets :

- mise en évidence du boulon de fixation touché à l'aide de peinture jaune pour faciliter la détection de toute perte de capacité de retenu;
- ajout d'une tâche précise dans le cadre de l'inspection prévol visant à s'assurer de la présence du contre-écrou sur les ensembles de boulon de joint universel.
- inclusion des transmissions de volets à un programme interne de limite de révision à toutes les 9000 heures ou 10 ans, selon la première de ces éventualités.

Figure 1



Écrou de retenue et extrémité fileté du boulon manquants

Figure 2



Extrémité fileté du boulon manquante et corrosion importante

Figure 3



Extrémité fileté du boulon de joint universel intacte, mais présence d'une fissure capillaire

Au moyen de cette approche proactive, la compagnie a su remplir ses obligations en ce qui a trait au maintien de la sécurité de ses aéronefs.

Un examen de la documentation de maintenance à l'égard de cet événement a révélé que la firme Boeing avait publié en mars 2005 le bulletin de service 737-27-1265 qui recommandait le remplacement des boulons de joint universel existants par des boulons de conception nouvelle.

Le nouveau boulon est fait d'un matériau plus résistant à la corrosion sous tension et on a ajouté à l'ensemble un écrou crénelé autobloquant muni d'une goupille de sécurité pour prévenir tout risque de dévissage et de perte du boulon.

CONSIGNES DE NAVIGABILITÉ (CN) RELATIVES AUX ÉQUIPEMENT

Transports Canada (TC) s'efforce de faire parvenir des copies des nouvelles CN applicables au Canada à tous les propriétaires enregistrés des produits aéronautiques touchés. Toutefois, comme TC ne connaît généralement pas les propriétaires des aéronefs qui possèdent les équipements ou appareillages touchés par les CN, il distribue souvent ces CN à ses bureaux régionaux seulement.

Nous invitons les techniciens d'entretien d'aéronefs (TEA) et les exploitants des produits touchés à obtenir de plus amples renseignements ou un exemplaire des CN auprès de leur bureau régional de TC, de leur Centre de Transport Canada (CTC) local, de leur inspecteur principal de la maintenance (IPM), ou par l'entremise du site Web de l'Aviation civile à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/carwis-swimn.

FABRICANT	N° DE CN	ORIGINE	DESCRIPTION
HONEYWELL	CF-2013-25	Canada	Radiobalise de repérage d'urgence – Anomalies d'installation du câblage de la batterie
STC SA03-38 STC ST00830SE	2013-19-23	United States	Fissuration par fatigue de divers éléments structuraux principaux

BULLETINS SPÉCIAUX D'INFORMATION DE LA NAVIGABILITÉ AÉRIENNE (SAIBs)

Un Bulletin spécial d'information de la navigabilité aérienne (SAIBs) est un outil d'information qui vise à sensibiliser le milieu de l'aviation générale, à lui transmettre des alertes et à formuler des recommandations. Cette information et ces conseils sont de nature non réglementaire et ne satisfont pas aux critères établis pour une consigne de navigabilité (CN).

N° DE SAIB	MARQUE/ENTREPR	OBJET	DATE DE PUBLICATION
FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION - www.faa.gov/aircraft/safety/alerts/SAIB/			
CE-14-03	Univair Aircraft Corporation	Dommages au longeron d'aile	11/15/13
CE-14-02	XtremeAir	Bâti moteur; inspection et remplacement	11/05/13
CE-14-01	APEX Aircraft	Affichettes et marques : Sortie d'une vrille à plat et Manuel de vol de l'aéronef (AFM) Révision de CAP 10B Avions	11/04/13
CE-13-43R1	Cirrus Design Corporation	Système de distribution du carburant d'aéronef et système de protection contre le givre/la pluie	09/30/13
HQ-13-46	Stemme GmbH & Co. KG	Catégorie de certificat de navigabilité standard pour planeurs Stemme S10-VT	09/30/13
CE-13-45	General Aviation	Échappement moteur : Colliers serreflex de tuyau d'échappement	09/05/13
CE-10-34R2	Beechcraft Corporation Hawker Beechcraft Corporation	Autres moyens de conformité (AMOC) aux consignes de navigabilité (CN) 89-25-10 et 89-25-08	08/30/13
CE-13-43	Cirrus Design Corporation	Système de distribution du carburant d'aéronef et système de protection contre le givre/la pluie	08/30/13
CE-13-44	Revo, Incorporated	Filtre/crèpine à carburant d'aéronef	08/30/13
CE-10-34R1	Beechcraft Corporation Hawker Beechcraft Corporation	Autres moyens de conformité (AMOC) aux consignes de navigabilité (CN) 89-25-10 et 89-25-08	08/20/13
AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE - http://ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1			
2013-19		Approche non stabilisée suivie d'une sortie en bout de piste à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry	11/14/13
2012-06R2		Quincaillerie standard défectueuse - Écrous autofreinés MS21042, NAS1291 et LN9338 ainsi que boulons NAS626	10/28/13
2013-18		Recyclage de pièces de réacteurs mises au rebut	10/16/13
2013-17	Cessna Aircraft Company	Avions U206F - Corrosion du vérin du tab de compensation de la profondeur	10/14/13
2013-16	Pratt & Whitney Canada	Moteurs PT6A - Défectuosité du réducteur de vitesse	10/14/13
2013-15		Maintenance des systèmes d'imagerie de vision nocturne (SIVN)	10/10/13
NM-07-47	The Boeing Company	Avions 737 équipés d'escaliers intégrés avant	10/08/13
2013-14	SAAB AB	Avions SF340A et 340B - Défectuosité du palier du guignol d'aileron	09/20/13
2010-21R3		Activation du Complément géostationnaire européen de navigation (EGNOS)	09/06/13
2013-13		Formation des pilotes - Restitution d'efforts des commandes de tangage	09/04/13

RAPPORTS DE DIFFICULTÉS EN SERVICE (RDS)

LÉGENDE

JASC :	Code de la Joint Aircraft System définissant les systèmes/composants	RÉG. : Région de TCAC d'où provient le RDS :
Numéro (N°) RDS : N° de contrôle RDS de l'Aviation Civile de Transports Canada – veuillez citer ce numéro dans n'importe quelle correspondance ou n'importe quelles requêtes		
	PAC = Pacifique	PNR = Prairies et Nord
	ONT = Ontario	QUÉ = Québec
	ATL = Atlantique	RCN = Ottawa (Administration Centrale)
	VAR = Variées (régions)	

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
AÉRONEFS						
<i>AEROSPATIALE</i>						
AS 350B	2822	POMPE D'APPOINT CARBURANT	P94B12209	EN PANNE	20130916012	PAC
AS 350B	8310	VERROU		HORS SERVICE	20130826008	QUÉ
AS 350B2	2435	ARBRE DÉMARREUR	150SG11034	BRISÉ	20130816002	QUÉ
AS 350B2	2821	DÔME		FISSURÉ	20130916011	ONT
AS 350B2	2822	POMPE D'APPOINT	P94B12209	FUITE	20130816003	QUÉ
AS 350B2	2900	POULIE HYDRAULIQUE	350A35109222	HORS SERVICE	20130730003	PNR
AS 350B2	6220	ROULEMENTS EN DEMI-LUNE	704A33633261	HORS SERVICE	20130809008	QUÉ
AS 350B2	6420	DEMI-COQUILLES DE PALIERS DU ROTOR DE QUEUE	704A33633261	HORS SERVICE	20130813005	PNR
AS 350B2	6730	SERVOCOMMANDE		RÉVISÉE	20130918007	PNR
AS 350B2	7921	REFROIDISSEUR D'HUILE	704A33220025	FUITE	20130925003	PAC
AS 350B3	2900	TUYAU HYDRAULIQUE	704A34412251	FUITE	20130826016	PNR
AS 350B3	2900	TUYAU HYDRAULIQUE	704A34412271	FUITE	20130821001	PAC
AS 350BA	7931	TRANSMETTEUR DE PRESSION D'HUILE	704A376420	INTERMITTENT	20130814002	PNR
ATR 42 300	3246	BOULON TRAIN PRINCIPAL	MS212500603	CISAILLÉ	20130911003	QUÉ
<i>AIR TRACTOR</i>						
AT 602	7313	CARNITURE D'ÉTANCHÉITÉ	MS9388009	FISSURÉE	20130724001	PNR
AT 802	2720	SOUAGE		BRISÉ	20130726012	PAC
AT 802A	3246	PNEU AVANT	AA1E6	ROMPU	20130812002	PAC
AT 802A	3246	TUBE	122511	FISSURÉ	20130729017	PAC
AT 802A	5534	SUPPORT DE FIXATION	10A12000070	FISSURÉ	20130702009	PAC
<i>AIRBUS</i>						
A310 308	2910	COLLECTEUR HYDRAULIQUE	A2901150800000	FUITE	20130822012	QUÉ
A310 308	2910	TUBE	2244404523	FISSURÉ	20130826003	QUÉ
A319 114	2420	RÉGULATEUR D'ALTERNATEUR	740120C	DÉFECTUEUX	20130919003	QUÉ

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
A319 114	2910	TUYAU FLEXIBLE SUPÉRIEUR D'ALIMENTATION	3214052010	DÉFECTUEUX	20130704004	QUÉ
A319 114	2913	POMPE ENTRAÎNÉE PAR MOTEUR	623977	DÉFECTUEUSE	20130916009	QUÉ
A319 114	3230	VERR. TRAIN AVANT RENTRE	C247300016	DÉFECTUEUX	20130920014	QUÉ
A319 114	3230	RELAIS	E0242A28A0	DÉFECTUEUX	20130911013	QUÉ
A320 211	1200	VERR. TRAIN RENTRE		TROP GRAISSÉ	20130719002	QUÉ
A320 211	2120	ACTIONNEUR DE ROBINET D'ENTRÉE D'AIR		DÉFECTUEUX	20130711003	QUÉ
A320 211	2897	POMPE CARBURANT RÉSERVOIR CENTRAL N° 2	56812720205R	AMORÇAGE D'ARC	20130704001	QUÉ
A320 211	2910	CONDUITE FLEXIBLE	AE2464051J0225	DÉFECTUEUSE	20130731003	QUÉ
A320 211	2910	CONDUITE HYDRAULIQUE		DÉFECTUEUSE	20130722005	QUÉ
A320 211	2997	FIL BLEU POMPE HYDRAULIQUE		USURE PAR FROTTEMENT	20130830017	QUÉ
A320 211	3160	INDICATION DANS LE POSTE DE PILOTAGE		PERDUE	20130829002	QUÉ
A320 211	3230	POULIE DE CÂBLE	D3217016020200	CISAILLÉE	20130802002	QUÉ
A320 211	3230	VERR. TRAIN PRINCIPAL DROIT RENTRE	201117014	DÉFECTUEUX	20130923003	QUÉ
A320 211	3610	CLAPET ANTIRETOUR		FISSURÉ	20130808006	QUÉ
A320 211	520	VERR. TRAIN RENTRE		TROP GRAISSÉ	20130723005	QUÉ
A320 214	520	SYSTÈME D'ALIMENTATION EN CARBURANT		DÉVERSEMENT CARB.	20130722006	QUÉ
A321 211	2810	SYSTÈME D'ALIMENTATION EN CARBURANT		DÉVERSEMENT	20130830006	QUÉ
A330 343	2910	COLLECTEUR HYDRAULIQUE		FUITE	20130722002	QUÉ
A330 343	3620	MONITEUR-CONTRÔLEUR DE PURGE		DÉFECTUEUX	20130820007	QUÉ
<i>BAE - UK</i>						
3212	3246	DEMI-ROUE ARRIÈRE	AHA1753	BRISÉE	20130826005	QUÉ
BAE 146 200A	3230	SECTEUR	HC323H006100	CORRODÉ	20130828008	ATL
BAE 146 200A	3240	FREIN DE ROUE À LEVIER	HCZ72H002200	CORRODÉ	20130828009	ATL
<i>BEECH</i>						
1900C	2730	BUTÉE DU CONTREPOIDS D'ÉQUILIBRAGE		DÉFORMÉ	20130722003	ATL
1900C	2842	SENSEUR D'ALIMENTATION EN CARBURANT	1143890407	RÉFÉRENCE INADÉQUATE	20130705001	PAC
1900D	2120	TUBE	1145550411	NEUF	20130913008	PAC
1900D	2752	VÉRIN	1295210512	FISSURÉ	20130923008	PNR
1900D	2900	CONDUITE HYDRAULIQUE	1145803651	USÉE PAR FROTTEMENT	20130724009	PNR
1900D	5520	SUPPORT DE CHARNIÈRE	1016100121	FISSURÉ	20130823006	PAC
200	5210	CANAL	50430043557822	CORRODÉ	20130829012	PNR

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
200	5315	POUTRELLE	504200337	FISSURÉE	20130827005	PNR
200	7220	ENTRÉE DÉFLECTEURS D'ANTIGIVRAGE		DÉCHIRÉE	20130905003	PNR
A100	3222	ROTULE	508103237	RÉVISÉE	20130920002	ONT
A100	3233	FOURCHETTE	AN2423A	FISSURÉE	20130906001	QUÉ
A100	3260	INTERRUPTEUR	1003810061	USÉ	20130925001	ONT
A100	5512	PARTIE SUPÉRIEURE DU REVÊTEMENT	115620010427	FISSURÉE	20130911005	QUÉ
A100	5520	ARBRE	1155240465	CORRODÉ	20130808001	ONT
B100	3400	GPS	GTN625	ÉCRAN EFFACÉ	20130911007	QUÉ
B100	5753	RAIL DE VOLET	501600183	FISSURÉ	20130904005	QUÉ
B200	3233	VÉRIN	11238002217	FISSURÉ	20130830016	PNR
C90A	2100	MOTEUR DE COMPRESSEUR	1003840725	USÉ	20130826002	PNR
C90A	3230	INTERRUPTEUR	MS213212	NEUF	20130729019	PNR
C90A	3260	INTERRUPTEUR	MS213212	NEUF	20130729018	PNR
<i>BELL TEXTRON - CAN</i>						
206B	1000	ÉCROU	NAS12917	FISSURÉ	20130925002	PAC
206B	2823	ROBINET D'ARRÊT	AV24B1265AR	DÉFECTUEUX	20130821006	PAC
206B	6210	EXTRÉMITÉ/BOUT DE PALE		HORS SERVICE	20130812003	PAC
206B	6300	ARBRE D'ENTRAÎNEMENT	206040015	TEMP. EXCESSIVE	20130926001	PNR
206B	6310	ARBRE INTERNE	206040222003	RÉVISÉ	20130731006	PNR
206B	6700	TUBE	206001189001	DESSERRÉ	20130812009	PNR
206B	7313	TUYÈRE	23077068	PENDANTE	20130711002	PNR
206B	7532	ROBINET DE PURGE	23053176	NE FERME PAS	20130711008	PAC
206B 3	6300	ARBRE D'ENTRAÎNEMENT	206040015	SURCHAUFFE	20130806006	PNR
206L 1	6210	PALE ROTOR PRINCIPAL	206015001115	FISSURÉ	20130830013	PAC
206L 1	6410	PALE ROTOR DE QUEUE	2062200301	DÉLAMINATION	20130805019	PAC
206L 1	6410	PALE ROTOR DE QUEUE	2062200301	DÉLAMINATION	20130805020	PAC
206L 4	6410	PALE ROTOR DE QUEUE	2062200301	DÉLAMINATION	20130722009	PAC
206L 4	7922	DISJONCTEUR	35AMPS1CB17	DÉCLENCHÉ	20130724008	QUÉ
407	6210	CAPUCHON D'EXTRÉMITÉ		DÉTACHÉ	20130709003	QUÉ
407	6321	BOULON DE GUIDAGE	D01641	CISAILLÉ	20130812008	PNR
407	6410	PALE ROTOR DE QUEUE	406016100119	VIDE	20130730001	QUÉ
407	8000	RELAIS DE DÉMARREUR	SM20ACD300A21	CONTACTS OUVERTS	20130702010	PNR
<i>BELL TEXTRON - USA</i>						
204B	2300	INTERRUPTEUR DE DÉCLENCHEMENT CYCLIQUE	PM212302	USÉ	20130912007	PNR
204B	6420	BOULON	NAS660419D	CISAILLÉ	20130820004	PNR
205A 1	6230	SUPPORT	204011404125	NEUF	20130813006	ONT
205A 1	6510	RACCORD	205031818001	FISSURÉ	20130705006	PAC
212	2432	RELAIS DE BUS BATTERIE	MS24142D2	DÉFECTUEUX	20130815012	PAC
212	2436	UNITÉ DE COMMANDE c.c.	51509002R	AUCUNE TENSION	20130815013	PAC
212	2916	RÉSERVOIR HYDRAULIQUE	205076135109	CORRODÉ	20130815014	PAC
212	3210	TRAVERSE TUBULAIRE	212321103	BRISÉE	20130724003	PAC
212	6220	EMBOUT DE BIELLE	212010123101	USÉ	20130815004	PAC
212	6300	SOUFFLET	212040176103	FUITE DE GRAISSE	20130807002	PAC

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
212	6320	RONDELLE SUPÉRIEURE SUPPORT TRANSMETTEUR	20130922001	MISE AU REBUT	20130922002	QUÉ
212	6320	RONDELLE SUPÉRIEURE SUPPORT TRANSMETTEUR	204030913005	MISE AU REBUT	20130922001	QUÉ
212	7720	FAISCEAU T5	312048401	CIRCUIT OUVERT	20130726017	PAC
214B 1	7300	RÉGULATEUR CARBURANT	216062021	RÉVISÉ	20130715017	PNR
412CF	6410	PALE ROTOR DE QUEUE	212010750127F	DÉCOLLÉE	20130726004	PNR
412EP	6730	RACCORD CYLINDRE	41004706001	NEUF	20130711001	QUÉ
BELLANCA						
7ECA	3246	TRAIN DE QUEUE	3200	CISAILLÉ	20130923016	PNR
8GCBC	2720	PÉDALE - FREINAGE BOUT DES PIEDS AVANT	315371FR	BRISÉE	20130722007	PNR
BOEING						
727 225	8000	PRESSOSTAT	1G309	DÉFECTUEUX	20130702014	PAC
727 227	2760	TRINGLERIE	414001410	BRISÉE		PAC
727 243	2910	ENSEMBLE MODULAIRE	65178231	DÉFECTUEUX	20130726018	PAC
727 243	5230	COLLECTEUR	AE4895600	FISSURÉ	20130803011	PAC
737 2R8C	3244	PNEU - BRIDGESTONE	APS01291B4014	DÉFECTUEUX	20130726007	ONT
737 36Q	2750	CÂBLE DE FLÈCHE VOLETS	694353126	EFFILOCHÉ	20130830014	PNR
737 6CT	3230	CONTACT DE FIN DE COURSE	MS250114	SALE	20130815001	PNR
737 76N	2520	ODEUR CABINE		SURCHAUFFE	20130830007	PNR
737 76N	3417	MODULE DE DONNÉES AÉRODYNAMIQUES	C17001CA01	DÉFECTUEUX	20130913004	PNR
737 7CT	1200	CIRCUIT HYDRAULIQUE		TROP UTILISÉ	20130829005	PNR
737 7CT	2312	PANNEAU DE SÉLECTION- ÉCOUTE	5145177	DÉFECTUEUX	20130903010	PNR
737 7CT	2530	CAFETIÈRE	6475300105	SURCHAUFFE	20130806004	PNR
737 7CT	2742	MOTEUR COMPENS STAB	6355C000101	DÉFECTUEUX	20130829003	PNR
737 7CT	2910	VOYANT BASSE PRESSION		ALLUMÉ	20130829006	PNR
737 7CT	3230	CONTACT DE FIN DE COURSE SORTIE MANUELLE	MS250114	DÉFECTUEUX	20130927001	PNR
737 7CT	3411	TUBE DE PITOT	0851HT1	RÉCHAUFFEUR DÉFAILL.	20130710002	PNR
737 7CT	3420	UNITÉ DE RÉFÉRENCE INERTIELLE ANÉMOBAROMÉTRIQUE	HG2050AC07	DÉFECTUEUSE	20130913003	PNR
737 7CT	5753	RACCORD DE VOLETS DE BORD DE FUITE	113A135Y1	CISAILLÉ	20130723006	PNR
737 8CT	4930	COLLECTEUR CARBURANT		FUITE	20130819014	PNR
737 8CT	520	COMPARTIMENT CABINE		ODEUR	20130717009	PNR
737 8CT	5610	HUBLOT N° 1 COMMANDANT DE BORD	5893543149	HORS SERVICE	20130904004	PNR
757 2B7	5230	INTERRUPTEUR	5EN3206	HORS SERVICE	20130815010	PNR
767 375	2150	ÉCHAPPEMENT VÉRIN	20224324	DÉFECTUEUX	20130731002	QUÉ
767 375	2923	MODULE FILTRE ADAPT.		FUITE	20130731001	QUÉ
767 375	3420	UNITÉ DE RÉFÉRENCE INERTIELLE	HG1050AD11	DÉFECTUEUSE	20130906003	QUÉ

MARQUE/ MODÈLE	Jasc	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
<i>BOMBARDIER</i>						
BD 100 1A10	2910	TUBE HYDRAULIQUE	1005354124005	DÉFECTUEUX	20130702008	QUÉ
BD 100 1A10	3244	PNEU	263K432	BOMBÉ	20130816004	PNR
BD 100 1A10	3260	MODULE ÉLECTRONIQUE DU CAPTEUR DE PROXIMITÉ	302270402	DÉFECTUEUX	20130712003	QUÉ
BD 100 1A10	4900	GROUPE AUXILIAIRE DE BORD	36150BD	DÉFECTUEUX	20130729014	QUÉ
BD 700 1A10	1000	COUPILLE GARDE-CÂBLE	MS203922C95	MANQUANTE	20130911002	ONT
BD 700 1A10	2421	GÉNÉRATEUR À FRÉQUENCE VARIABLE	BA0580106	REPLACÉ	20130725002	ONT
BD 700 1A10	5210	RESSORT D'APPOINT	GS3210580001	FISSURÉ	20130911009	ONT
BD 700 1A11	2420	GÉNÉRATEUR À FRÉQUENCE VARIABLE	GL51111035	PUISARD D'HUILE FRACTURÉ	20130913002	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2100	CLIMATISATION	601R950003	SURCHAUFFE	20130807007	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2421	PANNEAU DE COMMANDE DE DÉPLOIEMENT DE LA TURBINE À AIR DYNAMIQUE	820465	DÉPLOYÉ	20130923009	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2621	BOUTEILLE EXTINCTEUR	365000183	VIDE	20130708007	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2721	ACTIONNEUR D'AMORTISSEUR DE LACET	6229968001	DÉFECTUEUX	20130708008	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2820	CONDUITE CARBURANT	601R622993	USÉE PAR FROTTEMENT	20130916006	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	2910	TUBE HYDRAULIQUE	AE4096C0060	DÉFECTUEUX	20130723004	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	2911	JAUGE	600751253	ÉCLATÉE	20130815003	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	3230	MÉCANISME DU TRAIN		DÉFECTUEUX	20130910005	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	3230	ROBINET SÉLECTEUR	601R751461	DÉFECTUEUX	20130828002	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	3230	ROBINET SÉLECTEUR		DÉFECTUEUX	20130923011	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	3230	ROBINET SÉLECTEUR TRAIN PRINCIPAL	750005000	DÉFECTUEUX	20130710003	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	3244	PNEU AVANT		DÉFECTUEUX	20130710009	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	5312	CLOISON ÉTANCHE 559		FISSURÉE	20130806002	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	5312	CLOISON ÉTANCHE 621		FISSURÉE	20130806001	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	5610	HUBLLOT	601R3303320	FISSURÉ	20130731007	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	5610	HUBLLOT LATÉRAL	NP13932187226	FISSURÉ	20130910006	QUÉ
CL600 2B19 (RJ100)	5610	PARE-BRISE	NP13932114	FISSURÉ	20130719003	QUÉ

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
CL.600 2C10 (RJ700)	2760	CIRCUIT DÉPORTEURS		DÉFECTUEUX	20130912005	QUÉ
CL.600 2C10 (RJ700)	2910	TUYAU FLEXIBLE HYDRAULIQUE	AS120G094180	DÉFECTUEUX	20130820006	QUÉ
CL.600 2C10 (RJ700)	2910	CONDUITE HYDRAULIQUE	AE7178141	DÉFECTUEUSE	20130820005	QUÉ
CL.600 2C10 (RJ700)	2910	TUYAU FLEXIBLE HYDRAULIQUE DE L'ACTIONNEUR	AE71357812	DÉFECTUEUX	20130710005	QUÉ
CL.600 2C10 (RJ700)	3520	UNITÉ SERVICE PASSAGERS	8030006263	DÉFECTUEUSE	20130812007	QUÉ
CL.600 2D15 (705)	2721	PANNEAU DE COMPENSATION AILERON/GOUVERNAIL DE DIRECTION	CC670511143	INTERRUPTEUR COLLÉ	20130920011	ATL
CL.600 2D15 (705)	2910	CONDUITE HYDRAULIQUE	524043	FISSURÉE	20130726009	ATL
CL.600 2D15 (705)	2910	TUBE HYDRAULIQUE	524044	FISSURÉ	20130819012	ATL
CL.600 2D15 (705)	3220	PION DE CENTRAGE	521613	DÉLOGÉ	20130926002	PNR
CL.600 2D15 (705)	520	RADÔME	GC21905045	IMPACT AVIAIRE	20130716005	ATL
CL.600 2D15 (705)	5610	HUBLOT		FISSURÉ	20130812005	ATL
CL.600 2D24 (RJ900)	2100	CLIMATISATION	PACK	DÉFECTUEUSE	20130715013	QUÉ
CL.600 2D24 (RJ900)	2120	CLIMATISATION	PACK	DÉFECTUEUSE	20130710001	QUÉ
CL.600 2D24 (RJ900)	3244	PNEU TRAIN PRINCIPAL		ÉCLATÉ	20130715015	QUÉ
CL.600 2D24 (RJ900)	3620	SYSTÈME DE DÉTECTION DE FUITE D'AIR DE PRÉLÈVEMENT		DÉFECTUEUX	20130910007	QUÉ
CL.600 2D24 (RJ900)	5210	PORTE CÔTÉ PASSAGER		BLOQUÉE	20130717002	QUÉ
CL.600 2E25 (RJ1000)	3230	ROBINET SÉLECTEUR	533407	DÉFECTUEUX	20130904006	QUÉ
<i>CANADAIR</i>						
CL.215 6B11(CL.215T)	5514	RACCORD-AILETTE	215T212054	FISSURÉ	20130920010	PNR
CL.600 2B16 (601 3A)	3230	RACCORD	MS219266D	HORS SERVICE	20130916007	ONT
<i>CESSNA</i>						
152	2721	RESSORT DE RAPPEL DE GOUVERNAIL	31019613	HORS SERVICE	20130819015	PAC
152	3245	CHAMBRE À AIR		SÉPARÉE	20130726005	ONT
152	5541	LONGERON	4330106	FISSURÉ	20130927008	ONT
172N	2300	INTERRUPTEUR		DESSERRÉ	20130923007	PNR
172N	3213	JOINT TORIQUE	AN6227B32	ENDOMMAGÉ	20130702012	PAC
172N	5753	INTERRUPTEUR	S19062	COLLÉ EN POSITION FERMÉE	20130822008	PNR
172P	3243	MAÎTRE CYLINDRE FREIN	98820104	CISAILLÉ	20130828001	QUÉ
172R	2421	ALTERNATEUR	991059111RX	VIS MANQUANTES	20130806003	PNR
172R	2421	ALTERNATEUR	991059111RX	AUCUNE CHARGE	20130711004	PNR
172S	2710	CÂBLES D'AILERON		TRÈS EFFILOCHÉS	20130927006	ONT

MARQUE/ MODÈLE	Jasc	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
172S	7414	MAGNÉTOS	4371	USÉES	20130809001	ONT
182N	5312	CLOISON ÉTANCHE	7126161	FISSURÉE	20130701017	PNR
182S	2721	INDICATION DE COMPENSATION RADAR	7136433	D'ORIGINE	20130729016	ONT
208	7931	ENTRAÎNEMENT DU RÉGULATEUR CARBURANT JOINT D'HUILE DU TRANSPORTEUR	3004085	DÉTÉRIORÉ	20130807005	ONT
208B	3242	VIS DE PURGE	7900300	EN BON ÉTAT	20130909002	ATL
208B	3242	BOULON D'ANCRAGE	6901900	DÉFECTUOSITÉ	20130907001	PNR
208B	5522	REVÊTEMENT D'EXTRÉMITÉ EXTERNE ARRIÈRE GAUCHE	26340008	FISSURÉ	20130909008	ATL
208B	8000	CONJONCTEUR	SM400D37	HORS SERVICE	20130826011	PNR
210R	7921	TUYAU FLEXIBLE	AE7013106H0351	USÉ PAR FROTTEMENT	20130724006	ONT
414	3231	GUIGNOL	8411066	CISAILLÉ	20130826006	PNR
525A	3260	CONDENSATEUR	63183951	SURCHAUFFE	20130711006	PNR
550	2750	BOÎTE TRANSMISSION VOLETS	556517538X	ENDOMMAGÉE	20130722004	ONT
550	2750	BOÎTE TRANSMISSION	556517538X	ENGRENAGE ENDOMMAGÉ	20130719001	ONT
750	7500	CLAPET ANTIRETOUR	99141711	NEUF	20130826007	ONT
A185F	7800	COLLECTEUR D'ÉCHAPPEMENT	075023847AWL	FISSURÉ	20130814003	PAC
A188B	2912	FILTRE		USÉ	20130904001	ATL
R172K	7300	CONDUIT	LW120980170	BRISÉ	20130808002	ONT
TU206G	5520	LONGERON ARRIÈRE DROIT DE LA GOUVERNE DE PROFONDEUR	12346384	FISSURÉ	20130809002	PNR
U206G	2435	DÉMARREUR	643259A18R	FISSURÉ	20130722011	PNR
U206G	3244	PNEU	723710	À PLAT	20130722014	PNR
U206G	7314	POMPE CARBURANT	R646212	BASSE PRESSION	20130722010	PNR
<i>CIRRUS</i>						
SR22	3240	ÉTRIER DE FREIN	3052	USÉ	20130725003	PNR
<i>CONVAIR - CAN</i>						
340	2433	ADAPTATEUR DE PHASE	661102B	BRÛLÉ	20130710004	PAC
340	3222	JAMBE DE TRAIN AVANT	34052101015	BRISÉE	20130718004	PNR
340	3250	VÉRIN DE DIRECTION TRAIN AVANT	14030	FUITE	20130815011	PAC
340	3260	INDICATEUR DE RAPPORT		DÉFECTUEUX	20130704006	PAC
340	3418	CALCULATEUR D'ANGLE D'ATTAQUE	C212061	DÉFECTUEUX	20130823012	PAC
340	5610	HUBLOT	34031103019	FISSURÉ	20130702013	PAC
580	2422	CONVERTISSEUR STATIQUE	1B8001G	DÉFECTUEUX	20130705008	PAC
580	2720	ACCOUPLEMENT	24026402100	FISSURÉ	20130807006	PAC
<i>CUB AIRCRAFT</i>						
J3C65	2710	FERRURE ARTICULATION AILERON	1299201	CORRODÉE	20130831001	PNR

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
DEHAVILLAND - CAN						
DHC 2 MKI	2731	TIGE DE COMPENSATION DE LA GOUVERNE DE PROFONDEUR	KAC2T47A	BRISÉE	20130717007	PAC
DHC 2 MKI	2731	T-LINK	C2TF7	HORS SERVICE	20130815002	ONT
DHC 2 MKI	3246	RACCORD	58S926R	CORRODÉ ET FISSURÉ	20130815015	PAC
DHC 2 MKI	5610	FERRURE DE PARE-BRISE	C2FC129	FISSURÉE	20130821002	PNR
DHC 3	2711	TIGE POUSSOIR	C3CF3113	FISSURÉE	20130703002	ONT
DHC 3T	2820	MOTEUR	A4949	DÉFECTUEUX	20130808003	ONT
DHC 6 300	2720	PÉDALE DU PALONNIER	C6CFM121027	FISSURÉE	20130726011	ATL
DHC 6 300	2730	BRAS D'ARTICULATION	C6TEM101633	FISSURÉ	20130710008	ATL
DHC 7 103	2110	GROUPE TURBOREFROIDISSEUR	7506601	DÉFECTUEUX	20130918008	ONT
DHC 8 102	1000	POULIE	85410466001	GRIPPÉE	20130923010	ATL
DHC 8 102	1000	POULIE	MS202203	GRIPPÉE	20130911008	ATL
DHC 8 102	1400	SUPPORT	85410370001	FISSURÉ	20130923013	ATL
DHC 8 102	2432	BATTERIE AUXILIAIRE	20413000	SURCHAUFFE	20130920003	ATL
DHC 8 102	2752	ROULEMENT	5903592	JOINT DÉCOLLÉ	20130716001	ATL
DHC 8 102	2761	CARTER		FRACTURÉ	20130903004	ATL
DHC 8 102	2761	VÉRIN COMMANDE DÉPORTEUR DE ROULIS	A44700009	FRACTURÉ	20130927002	ATL
DHC 8 102	2840	INDICATEUR D'HUILE	10013000002	COURT-CIRCUITÉ	20130812001	ATL
DHC 8 102	2900	VALVE FREIN HYDRAULIQUE	G831810A	FRACTURÉE	20130903008	ATL
DHC 8 102	2910	TUBE HYDRAULIQUE	82970410115	USURE PAR FROTTEMENT/ FUIE	20130731004	ATL
DHC 8 102	3230	POULIE	85410466001	GRIPPÉE	20130703007	ATL
DHC 8 102	3230	ÉLECTROROBINET DE SÉQUENCE	54C546347	DÉFECTUEUX	20130826009	ATL
DHC 8 102	3240	CÂBLE DE FREINS	83200501001	EFFILOCHÉ/BRISÉ	20130906002	ATL
DHC 8 102	5415	RACCORD	85711438101	CORROSION	20130927007	ATL
DHC 8 102	5415	RACCORD	85711438101	CORROSION	20130923004	ATL
DHC 8 102	7120	JAMBE	85410029053	CORROSION	20130923002	ATL
DHC 8 202	2760	SERVOCOMMANDE DE PUISSANCE DÉPORTEURS	DH10201153CS	HORS SERVICE	20130828003	ONT
DHC 8 202	3451	ANTENNE DE L'ÉQUIPEMENT DE MESURE DE DISTANCES	1020332N2	FISSURÉE	20130828004	ONT
DHC 8 300	8012	CONJONCTEUR DE DÉMARRAGE	AJA4N176	FERMÉ PAR SOUDURE	20130717008	ONT
DHC 8 311	2711	CÂBLE	27113C22	USÉ PAR FROTTEMENT	20130801008	ATL
DHC 8 311	3220	TUYAU - CIRCUIT HYDRAULIQUE N° 2		ENDOMMAGÉ - FUIE	20130709010	ONT
DHC 8 311	3232	TRINGLERIE	85420015103	FRACTURÉE	20130702002	ATL
DHC 8 311	3320	DOUILLE	BV033000220	EXTRÉMITÉ BRÛLÉE	20130815008	ATL
DHC 8 314	7120	JAMBE VERTICALE	87110047001	USÉE	20130911004	QUÉ
DHC 8 315	3240	ROTOR	24459023	BRISÉ	20130705002	PNR
DHC 8 400	1410	TUYAU FLEXIBLE	115503005	ROMPU	20130715012	ONT

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
DHC 8 400	2400	MODULE DE COMMANDE D'AFFICHAGE AUDIO/ RADIO	CDU3933AF05	COURT-CIRCUIT INTERNE	20130918004	ONT
DHC 8 400	2620	AMPLIFICATEUR DE COMMANDE	47387203	BRÛLÉ	20130822011	ONT
DHC 8 400	2913	POMPE ENTRAÎNÉE PAR MOTEUR	6617304	ARBRE CISAILLÉ	20130909003	ONT
DHC 8 400	3213	ESSIEU	461083	CORROSION DÉCELÉE	20130830010	QUÉ
DHC 8 400	3240	BLOC FREIN	216052	GRIPPAGE	20130829009	ONT
DHC 8 400	3244	PNEU	DR0231T	BANDE ROULEMENT SÉPARÉE	20130708006	ONT
DHC 8 400	3297	FAISCEAU DE CÂBLES DU TRAIN AVANT	473903	CIRCUIT OUVERT	20130830002	ONT
DHC 8 400	5610	PARE-BRISE	80260007	ÉCLATÉ	20130920007	ONT
DHC 8 402	2530	CAFETIÈRE	400263601	COURT-CIRCUITÉE	20130906006	ATL
DHC 8 402	2530	FOUR MODÈLE 1432-I-AC	400123002	NEUF	20130910002	QUÉ
DHC 8 402	2910	POMPE HYDRAULIQUE ENTRAÎNÉE PAR MOTEUR	6617303	FUITE	20130726010	ONT
DHC 8 402	3230	VÉRIN DE RECHANGE	466501	BRISÉ	20130711005	QUÉ
DHC 8 402	3230	ROBINET DE SÉQUENCE MÉCANIQUE	1FA01139103	HORS SERVICE	20130801006	ONT
DHC 8 402	3416	FAISCEAU N° 1 DE L'ALTIMÈTRE RADAR	83440221405	BRAS DE BLOCAGE INVERSÉ	20130815006	ONT
DHC 8 402	3444	FAISCEAU N° 1 DE L'ALTIMÈTRE RADAR	83440221405	BRAS DE BLOCAGE INVERSÉ	20130815007	ONT
DHC 8 402	5210	TUBE	85217053103	FRACTURÉ	20130920008	ATL
DHC 8 402	5210	ROBINET D'ARRÊT	4100S105	DÉFECTUEUX	20130909005	ATL
DHC 8 402	5230	POIGNÉE DE LA PORTE DE SOUTÈ	85237600001	EN BON ÉTAT	20130816005	ONT
DHC 8 402	5697	CÂBLAGE DU SYSTÈME DE HUBLOTS		BRÛLÉ	20130905009	ATL
DHC 8 402	5713	LISSES DES AILES	857143121615	TROUS ALLONGÉS	20130826010	ONT
DIAMOND - CAN						
DA 20 A1	7520	TUYAU FLEXIBLE GAUCHE DU RADIATEUR	63019	SÉPARÉ	20130814001	ONT
DA 20 C1	2750	ENTRETOISE	2227500002	MANQUANTE	20130708003	ATL
DA 20 C1	7314	POMPE CARBURANT ÉLECTRIQUE	5367001	BASSE PRESSION	20130919005	ATL
DA 20 C1	7322	CORPS DE PAPILLON	6538981A19	GRIPPÉ	20130826004	ATL
DA 20 C1	7930	MANOMÈTRE DE PRESSION D'HUILE	2279301000	IMPRÉCIS	20130808005	ATL
DA 20 C1	7930	MANOMÈTRE DE PRESSION D'HUILE	2279301000	IMPRÉCIS	20130826015	ATL
DA 20 C1	7930	MANOMÈTRE DE PRESSION D'HUILE	227930100	IMPRÉCIS	20130716002	ATL
DA 20 C1	7930	MANOMÈTRE DE PRESSION D'HUILE	2279301000	IMPRÉCIS	20130716007	ATL
DA 20 C1	7930	MANOMÈTRE DE PRESSION D'HUILE	2279301000	IMPRÉCIS	20130826014	ATL
DA 20 C1	8011	DÉMARREUR	BC3201	ARBRE BRISÉ	20130722012	PNR

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
<i>DOUGLAS</i>						
DC10 30F	2110	GROUPE TURBOREFROIDISSEUR	20497511	DÉFECTUEUX	20130702005	PAC
DC10 30F	5610	PARE-BRISE	NBA6045501	FISSURÉ	20130704005	PAC
DC3G202A	2913	POMPE HYDRAULIQUE	1P582K	DÉFECTUEUSE	20130703005	ONT
<i>EMBRAER</i>						
EMB 500	3244	PNEU	215K261	BOMBÉ	20130716003	PNR
EMB 500	3418	ENSEMBLE DE BASE D'AUBES	C1001641	RÉCHAUFFEUR DÉFAILL.	20130705005	PNR
ERJ 170 200 LR	3230	LEVIER DE COMMANDE DU TRAIN D'ATTERRISSAGE	9037B000104	DÉFECTUEUX	20130918001	PNR
ERJ 170 200 SU	3140	MODULE D'ALIMENTATION DE L'UNITÉ D'AVIONIQUE MODULAIRE	70265421901	DÉFECTUEUX	20130805018	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2150	GROUPE TURBOREFROIDISSEUR	10007004	DÉFECTUEUX	20130729022	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2300	SYSTÈME DE COMMUNICATION		PANNE TOTALE	20130823007	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2730	VÉRIN DE LA GOUVERNE DE PROFONDEUR	4161001001	DÉFECTUEUX	20130911011	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2750	CIRCUIT VOILETS		DÉFECTUEUX	20130905011	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2750	CIRCUIT VOILETS		DÉFECTUEUX	20130919004	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2752	VÉRIN VOILETS	C1558161	DÉFECTUEUX	20130820001	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2760	CIRCUIT DÉPORTEURS		DÉFECTUEUX	20130819017	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	2910	PYLÔNE DE POMPE ENTRAÎNÉE PAR MOTEUR		ROMPU	20130823008	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	3140	MODULE D'ENTRÉE/ DE SORTIE	70253651901	DÉFECTUEUX	20130702004	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	3240	PRESSION DES FREINS PRINCIPAUX	526335001	DÉFECTUEUSE	20130927009	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	3241	CIRCUIT DE FREINAGE		DÉFECTUEUX	20130805016	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	3411	INDICATION DES DONNÉES AÉRODYNAMIQUES		NON FIABLE	20130829001	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	3610	SYSTÈME DE PURGE DU MOTEUR		PERTE	20130916004	QUÉ
ERJ 190 100 IGW	5430	PANNEAU DE CARÉNAGE DU PYLÔNE	3411501503	MANQUANT	20130905010	PNR
<i>EUROCOPTER FRANCE</i>						
EC 120 B	2360	TRESSE DE MISE À LA MASSE	365A31193700	HORS SERVICE	20130823009	ATL
<i>FAIRCHILD</i>						
SA227AC	2910	TUBE HYDRAULIQUE	2781032081	HORS SERVICE	20130703006	PNR
SA227AC	2910	TUBE	2781032273	FISSURÉ	20130729023	ONT
SA227CC	2910	CONDUITE HYDRAULIQUE	2781032013	FISSURÉE	20130812006	ONT
SA227DC	7930	JAUGE	271916005	DÉFECTUEUSE	20130816006	ONT
<i>GULFSTREAM - ISRAEL</i>						
ASTRA SPX	3620	ÉLÉMENT SENSIBLE	35636210	USÉ	20130920018	ONT
ASTRA SPX	4980	CARÉNAGE	AST1271	MAUVAISE INSTALLATION	20130823010	ONT
<i>GULFSTREAM - USA</i>						

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
GV	3150	AMPOULE DEL	ELED682CGSRD	COURT-CIRCUITÉE	20130905004	QUÉ
<i>HUGHES</i>						
369D	6520	BOÎTE TRANSMISSION ROTOR QUEUE	369D25400	VOYANT DÉTECTEUR DE LIMAILLE	20130925004	PAC
<i>LEARJET</i>						
35A	3241	CÂBLE		CORROSION	20130917001	QUÉ
45	2130	SILENCIEUX	12945096001	FISSURÉ	20130927005	QUÉ
60	2822	POMPE DE GAVAGE CARBURANT DU GROUPE AUXILIAIRE DE BORD	15000022	FUITE	20130712008	PNR
60	5620	HUBLOT DE CABINE	660040510	FISSURÉ	20130912003	QUÉ
60	7830	CAGE À OISEAUX	2660016503	FISSURÉE	20130912008	QUÉ
<i>MORAVAN</i>						
Z242L	3213	TRAIN		USÉ	20130823004	ONT
<i>PHILATUS - SW</i>						
PC 12 45	5710	ATTACHE HY-LOK	HLT411AP610	COLLET MANQUANT	20130705003	ONT
PC 12 47E	2460	PANNEAU DE COMMANDE SUPÉRIEUR	9728121155	INUTILISABLE	20130709002	ONT
PC 12 47E	2710	BIELLE DE COMMANDE D'AILERON	5271212060	MOUILLÉE	20130827004	PAC
<i>PIPER</i>						
PA28 140	7800	PINCE	65442003	HORS SERVICE	20130819018	PAC
PA31	3232	SUPPORT	46357001	FISSURÉ	20130712005	QUÉ
PA31	3232	SUPPORT POUR TUYAUX	4635700	FISSURÉ	20130712004	QUÉ
PA31	7800	TUYAU ARRIÈRE SUPÉRIEUR	4031008	PERFORÉ	20130912002	QUÉ
PA31 350	8120	409170-9001	LFR009941	DÉFECTUEUX	20130709013	PNR
PA31 350	8530	GOIJONS DE BASE		CISAILLÉS	20130818001	PAC
PA31P	3110	SUPPORT AMORTISSEUR PANNEAU	475109J721922	BRISÉ/USÉ	20130801007	PNR
PA34 200	3260	INTERD. RENTR. TRAIN	1SE13	REMPLACEMENT	20130920012	ONT
PA34 200T	3211	TOURILLON AVANT	67040013	USÉ	20130923015	PNR
PA44 180	7800	SILENCIEUX	PIM0010	CHICANES MANQUANTES	20130724004	ATL
PA60 600	2421	ALTERNATEUR	ALLL8521R	SORTIE FAIBLE	20130823011	PAC
<i>QUEST</i>						
KODIAK 100	2730	ENSEMBLE DE CÂBLES	1006184412D01	CORROSION	20130923005	PAC
<i>ROBINSON</i>						
R44	2916	RÉSERVOIR	D2111	ROBINET COINCÉ	20130820003	PNR
R44	6720	COMMANDE DE PAS DU ROTOR DE QUEUE	C0311	USÉE	20130910004	PNR
R44	7160	FILTRE À AIR	C7711	DÉTÉRIORÉ	20130822013	QUÉ
R44 II	2397	RELAIS RADIO PRINCIPALE	A9994	DÉFECTUEUX	20130729020	PNR
R44 II	2432	BATTERIE	RG2415	BASSE TENSION	20130708002	PNR
R44 II	2432	BATTERIE	RG2415	HORS SERVICE	20130801001	PNR
R44 II	2435	DÉMARREUR	14924HT	DÉFECTUEUX	20130708001	PNR
R44 II	2435	DÉMARREUR	14924HTH	FAIBLE VITESSE DE DÉMARRAGE	20130724002	PNR
R44 II	2435	DÉMARREUR	14924HT	NE DÉMARRE PAS	20130702011	PNR
R44 II	2841	QUANTITÉ DE CARBURANT	624600716	REMPLACEMENT	20130802005	PNR

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
R44 II	2841	APPAREIL DE MESURE DE LA QUANTITÉ DE CARBURANT	624600716	NON RÉGLABLE	20130802004	PNR
R44 II	2913	POMPE HYDRAULIQUE	D5001	FUITE	20130807010	PNR
R44 II	2916	RÉSERVOIR	D2112	MISE À L'AIR LIBRE	20130912001	PNR
R44 II	6240	TACHYMÈTRE	C7924	COINCÉ	20130719004	PNR
R44 II	6310	EMBRAYAGE À ROUE LIBRE	C1883	HORS SERVICE	20130812004	PNR
R44 II	6730	RÉSERVOIR	D2112	FUITE	20130715018	PNR
R44 II	7314	POMPE CARBURANT	1W15473	FUITE	20130813001	PNR
R44 II	7322	RÉGULATEUR	D2782	USÉ	20130718002	PNR
R44 II	7414	MAGNÉTO	106006169	USÉE	20130925007	PNR
R44 II	7414	MAGNÉTO	1060064620	USÉE	20130813002	PNR
R44 II	7414	MAGNÉTO	1060064620	USÉE	20130815009	PNR
R44 II	7414	MAGNÉTO	1060064620	USÉE	20130925006	PNR
R44 II	8011	DÉMARREUR	BC3151004	NE DÉMARRE PAS	20130801002	PNR
R44 II	8550	MOTEUR	IO540AE1A5	LIMAILLE	20130730002	PNR
<i>ROCKWELL COLLINS</i>						
690A	3211	ANGLE DE TREILLIS TRAIN PRINCIPAL GAUCHE	73005821	FISSURÉ	20130904010	PNR
<i>SAB</i>						
SF340A	3240	CÂBLE DE FREINS DE STATIONNEMENT	AMP250998	DÉFECTUEUX	20130816007	PAC
<i>SWEARINGEN</i>						
SA226TC	3243	MAÎTRE CYLINDRE	V1151000	HORS SERVICE	20130925005	PNR
<i>VIKING CANADA</i>						
DHC 6 400	2460	MODULE DE JONCTION	M8171417D37	DÉFAILLANT	20130816008	PAC
DHC 6 400	2810	CLAPET À BATTANT	C6PF11573	NOIRCI	20130724010	PAC
DHC 6 400	2997	PRESSOSTAT	PDM6607P96A	BRÛLÉ	20130923017	PAC
DHC 6 400	5420	AN960PD6L		ENCRASSÉ	20130918015	PAC
DHC 6 400	6113	CLOISON DE CASSEROLE	C30641P	ÉCORCHÉE	20130819019	PAC
DHC 6 400	7921	REFROIDISSEUR D'HUILE	C6SC11413	USÉ PAR FROTTEMENT	20130717010	PAC
MOTEUR						
<i>ALLISON</i>						
250-C20B	7200	ROULEMENT 2 1/2		LIMAILLE	20130828012	PAC
250-C47B	7210	ENGRENAGE À PIGNONS	6893672	DENT BRISÉE	20130923006	PNR
501-D13D	6121	MODULE DE SYNCHRO	6508977	NON FONCTIONNEL	20130822009	PAC
501-D13D	7160	GAINE D'ENTRÉE D'AIR CHAUD	906425201	DOMMAGES PAR LA CHALEUR	20130709015	PAC
<i>AVCO LYCOMING</i>						
IO-540-AE1A5	7414	ENTRETOISE	10357426	RUPTURE DOUILLE	20130829011	PNR
IO-540-AE1A5	7414	ENTRETOISE	10357426	FISSURÉE	20130713001	PNR
IO-540-AE1A5	7414	ENTRETOISE	10357426	FISSURÉE	20130724005	PNR
IO-540-AE1A5	7414	ENTRETOISE	10357426	FISSURÉE	20130829010	PNR
O-360-A3A	7800	TUYAU D'ÉCHAPPEMENT	99541006AWL	FISSURÉ	20130717004	PNR
T5313B	7230	BOÎTIER DIFFUSEUR	111030011	EN SERVICE	20130920009	PNR

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
<i>CFM INTERNATIONAL</i>						
CFM56-5A1	7200	ALTERNATEUR UNITÉ DE COMMANDE ÉLECTRONIQUE		CONTAMINÉ	20130927004	QUÉ
<i>GENERAL ELECTRIC</i>						
CF34-10E5A1	7200	MOTEUR		INCENDIE TUYAU ARRIÈRE	20130827002	QUÉ
CF6-80A	7532	ROBINET - CLAPET ANTIRETOUR	77385619	EN BON ÉTAT	20130920013	ONT
<i>HONEYWELL</i>						
TFE731-20BR-1B	7220	VENTILATEUR		USÉ	20130919002	ONT
<i>PRATT & WHITNEY CAN</i>						
PT6A-28	7532	DIAPHRAGME	310334701	DÉCHIRÉ	20130704003	QUÉ
PT6A-41	7240	CARTER GÉNÉRATEUR GAZ MOTEUR		FISSURÉ	20130814004	PNR
PT6A-42	7200	MOTEUR	PT6A42	CONTAMINATION	20130709012	PNR
PT6A-42A	7250	AUBES TURBINE COMPRESSEUR	312313102	ENDOMMAGÉES	20130717003	PNR
PT6A-60A	7532	ROBINET DE PURGE	311703201	HORS SERVICE	20130924004	ATL
PT6A-67B	8300	PLAQUETTE AMOVIBLE/ BOULON BOBINE HÉLICOÏDALE	MS124775	BRISÉS/FOIRÉS	20130724007	QUÉ
PT6A-67F	8300	MOTEUR	PT6A67F	VOYANT D'AVERTISSEMENT	20130822010	PAC
PT6T-3D	7200	ROULEMENT PRINCIPAL N° 4	3028006	TABS BRISÉS	20130920017	PAC
PW119B	7250	STATOR PT2	3073624	USÉ	20130808004	PAC
PW121	7280	JOINT GARLOC	311435001	FISSURÉ	20130731008	QUÉ
PW123	7210	ARBRE D'ENGRENAGE DROIT 2E ÉTAGE BOÎTE D'ENGRENAGES DE RÉDUCTION	310831601	FISSURÉ	20130826001	PNR
PW123	8300	MOTEUR		CARTER FISSURÉ	20130916008	ATL
PW535E	2000	RACCORD ÉCROU-TUBE	MS919806	À CÔTÉ DU TROU	20130916001	QUÉ
<i>PRATT & WHITNEY USA</i>						
JT8D-17	7711	TUBE PT7	500790	FISSURÉ	20130905014	PNR
JT8D-17A	7500	CANALISATION D'AIR PRÉLEVÉ	657745213	EN SERVICE	20130905007	PNR
R-985-AN-14B	8530	CYLINDRE	399343	HORS SERVICE	20130820008	PAC
<i>TELEDYNE CONTINENTAL</i>						
IO-470-L	7310	TUBE INJECTEUR DE CARBURANT	928152	FISSURÉ	20130807012	PNR
O-200-A	8530	SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT		HORS SERVICE	20130819016	PAC
TSIO-520-B	8530	CYLINDRE	AEC631397	HORS SERVICE	20130725001	PNR
<i>TURBOMECA</i>						
ARRIEL 1D1	1410	TUYAU FLEXIBLE HUILE MOTEUR	355A75130074	FISSURÉ	20130715014	PAC
ARRIUS 1A	7800	TUYÈRE D'ÉJECTION	319778720	HORS SERVICE	20130905006	PAC
<i>WILLIAMS</i>						
FJ44-3A	7720	DÉTECTEUR TT2PT2	79646	RÉCHAUFFEUR DÉFAILL.	20130709011	PNR

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
HÉLICE						
<i>AEROPRODUCTS</i>						
A6441FN-606	6120	RÉGULATEUR	R654	EN BON ÉTAT	20130729021	PNR
<i>DOWTY ROTOL</i>						
R408/6-123-F/17	6114	JEU DE BILLES	6660003873	ÉRAILLÉ/RAYÉ	20130814005	PNR
<i>HAMILTON STANDARD</i>						
14SF-19	6111	COLLET DE PALE	8022531AND2	FISSURÉ	20130802003	QUÉ
<i>HARTZELL</i>						
HC-D4N-3A	6114	JOINT	C33174262	ENDOMMAGÉ	20130806005	PNR
<i>MCCAULEY</i>						
1A101/DCM6948	6110	HÉLICE	1A101DCM6948	HORS SERVICE	20130919006	QUÉ
<i>SENSENICH</i>						
W69EK-63G	6111	HÉLICE	W69EK763	ÉRODÉE	20130712006	ONT
ÉQUIPMENT						
<i>AGS</i>						
SSTCCLSA12	3430	SYSTÈME D'ATTERRISSAGE AUX INSTRUMENTS		IRRÉGULIER	20130711011	PNR
<i>ARTEX</i>						
ME406	2562	CONTACTEUR À INERTIE	4526505	DÉFECTUEUX	20130718003	PAC
<i>BEECRAFT</i>						
10180153	3244	PNEU	265F868	DÉSÉQUILIBRÉ	20130904017	PNR
<i>CESSNA</i>						
11341041	2100	MOTEUR	11341041	BRÛLÉ	20130821005	PAC
<i>CONVAIR - CAN</i>						
750X14	3244	PNEU TRAIN AVANT	750X14	DÉSÉQUILIBRÉ	20130828014	PNR
<i>GENERAL ELECTRIC</i>						
923100480210	2610	CÂBLAGE DÉTECTEUR DE FLAMME		INTERMITTENT	20130905013	ATL
<i>GOODRICH</i>						
23085001	2435	ROULEMENT	3600918	DÉFECTUEUX	20130809004	PNR
23085001	2435	ROULEMENT	3600918	DÉFECTUEUX	20130924006	PNR
<i>GOODYEAR</i>						
265F868	3244	PASTILLE D'ÉQUILIBRAGE	15OZ	SÉPARÉE	20130925008	PNR
<i>GULL AIRBORNE</i>						
150906002	7331	TRANSMETTEUR DE DÉBIT CARBURANT	150906002	AUCUNE INDICATION	20130905012	PNR
<i>HONEYWELL</i>						
4006719921	2215	SERVOMOTEUR	4006719921	RÉPARÉ	20130711009	PNR
83440221405	3444	FAISCEAU N° 1 DE L'ALTIMÈTRE RADAR	83440221405	BRAS DE BLOCAGE INVERSÉ	20130815005	ONT
<i>LIFE TV</i>						
3042865102	2520	BOÎTIER ÉLECTRONIQUE SIÈGE	3042865102	SURCHAUFFE	20130726014	PNR
<i>MARVEL SCHERLER</i>						
105217	7322	SUPPORT FLOTTEUR	15638	NEUF	20130828005	PNR
PIÈCES NON APPROUVÉES						
<i>PRATT & WHITNEY CAN</i>						
PW535E	2000	RACCORD ÉCROU-TUBE	MS919806	À CÔTÉ DU TROU	20130916001	QUÉ

ADMINISTRATION CENTRALE

Transports Canada (AARDG)
Aviation civile, maintien
de la navigabilité
Place de Ville, tour C
Ottawa (Ont.) K1A 0N8
Tél. : 1-800-305-2059

BUREAU RÉGIONAUX

Atlantique

Transports Canada
95 rue Foundry, 6^{ème} étage
Moncton (N.-B.) E1C 5H7
Tél. : 1-800-305-2059

Prairies et Nord

Transports Canada
344 rue Edmonton
Winnipeg (Man.) R3C 0P6
Tél. : 1-800-305-2059

Ontario

Transports Canada
4900 rue Yonge, suite 400
Toronto (Ont.) M2N 6A5
Tél. : 1-800-305-2059

Québec

Transports Canada
700 Leigh Capreol
Dorval (Qc) H4Y 1G7
Tél. : 1-800-305-2059

Pacifique

Transports Canada
800 rue Burrard, suite 620
Vancouver (C.-B.) V6Z 2J8
Tél. : 1-800-305-2059

Pour commander des publications et des formulaires

Amérique du Nord :	1-800-305-2059
Région de la capitale nationale :	613-991-4071
Télécopieur :	613-991-2081
Courriel :	MPS@tc.gc.ca

SITES WEB DE L'AVIATION CIVILE

Information de l'aviation civile

www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/menu.htm

Maintien de la navigabilité

www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/certification/maintien-menu-1432.htm

Règlement de l'aviation canadien (RAC)

www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/servreg/rac/menu.htm

Système Web d'information sur le maintien de la navigabilité (SWIMN)

www.tc.gc.ca/carois-swimn

Alertes à la sécurité de l'Aviation civile (ASAC)

www.tc.gc.ca/aviation-civile-alerte-securite

Système Web de rapports de difficultés en service (SWRDS)

www.tc.gc.ca/swrds